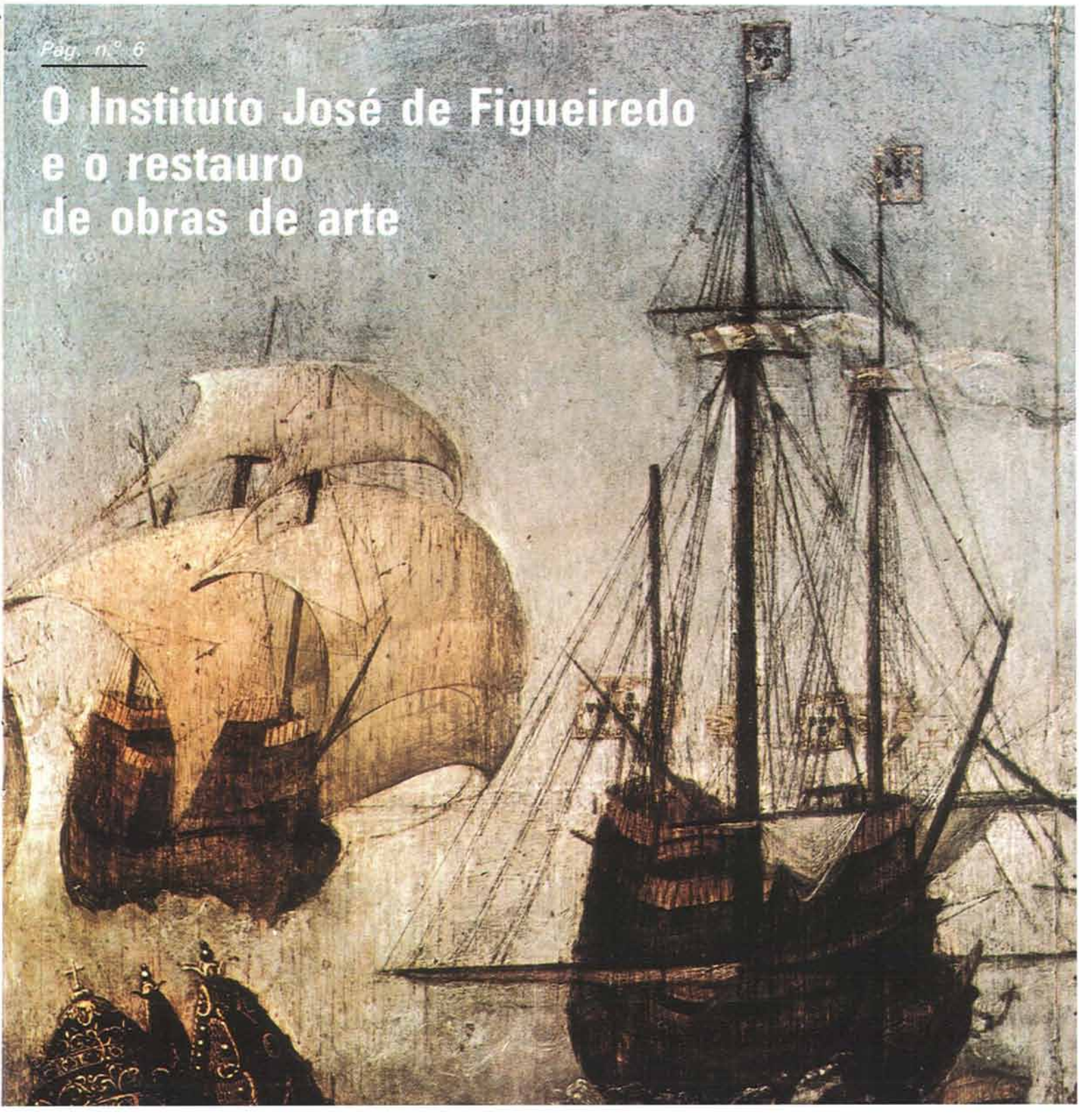
N.º 48 / SETEMBRO 1975 / ANO V

revista da ARMADA

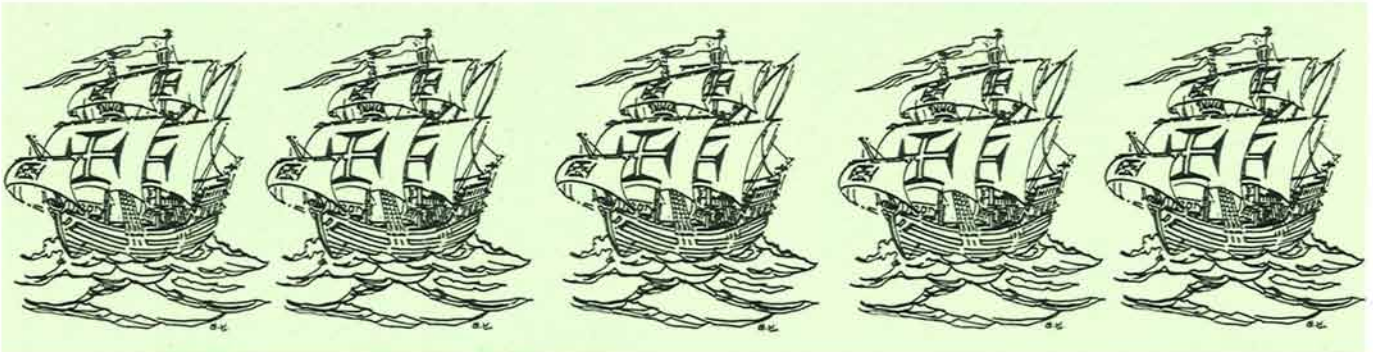
Pag. n.º 6

O Instituto José de Figueiredo e o restauro de obras de arte



Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
M. do Vale	**Os Nossos Amigos Golfinhos**	5
S. Machado	**Ciências, Artes e Letras** O Instituto José de Figueiredo e o restauro de obras de arte	6
M. Horta	**Notícias Pessoais**	9
S. B.	**A «Gina»...**	10
S. Elpídio	**Saibam Todos**	11
Vários	**Voz da Abita**	13
H. Bonjour	**Minha Pátria, irás comigo!**	15
M. do Vale	**Desporto**	16
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros...**	19
G. Brandão	**Filatelia**	22
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	24
F. Barbosa	**Beber Água do Mar**	25
O. Lemos	**Curiosidades**	25
S. Elpídio	**Reportagem**	26
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 48 / SETEMBRO 1975 / ANO V

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Nau portuguesa do célebre quadro de Santa Auta

(Foto do Instituto José de Figueiredo)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

TRABALHADORES...

Há uns tempos para cá fala-se muito em trabalhadores, parecendo-me ter-se gerado grande confusão, em espíritos menos esclarecidos, sobre o significado da palavra.

Afinal, o que é um trabalhador?

Como o próprio nome indica, e como diria o senhor de La Palisse, trabalhador é a pessoa que trabalha. Portanto, são trabalhadores os camponeses, os operários, os professores, os estudantes, os escritores, os poetas, os militares, os ministros... enfim, só o não são aqueles que nada fazem.

Há, porém, quem não entenda assim as coisas e julgue que, trabalhadores são apenas os que exercem determinadas actividades.

Aqui há uns anos, mais precisamente durante a II Grande Guerra Mundial, um soldado da minha terra, filho do meu amigo regedor da freguesia, que estava em serviço nos Açores, deixou a certa altura de dar notícias à família, como normalmente fazia. Os pais, aflitos, escreveram-me a pedir para eu saber o que teria acontecido.

Fui encontrar o rapaz no pavilhão das doenças infecto-contagiosas do Hospital Militar, tuberculoso em último grau. A pedido do seu médico assistente, aconselhei os pais a vir buscá-lo para que «ao menos morresse em casa e junto deles».

Veio a mãe, porque o pai não pôde. Nunca tinha cá estado e a maior cidade que tinha visto era Viseu, onde ia todos os anos à Feira de S. Mateus. Fui esperá-la à estação do Rossio e meti-me com ela num carro eléctrico para a Ajuda. Não abriu a boca até ao Cais do Sodré, mas eu notava que ela ia observando o movimento com muita atenção e não menos espanto. A certa altura, agarrou-me num braço e exclamou com vivacidade, em ar de quem tinha feito uma grande descoberta:

– Agora é que eu percebo porque é que a gente tem de trabalhar tanto lá no campo... para alimentar toda esta multidão à boa vida!

Cá está, para a senhora Arminda, mulher do meu amigo regedor, trabalhar... é só no campo.

M. do Vale

Efemérides Navais

Grupo de marinheiros que tomaram parte na revolta – Em conjunto, muitas dezenas de anos de prisão no Tarrafal (Foto tirada o ano passado, aquando da homenagem promovida pela CDAP, na Escola Naval).

8 de Setembro de 1936

A Revolta dos Marinheiros

A Guerra Civil de Espanha havia começado no mês de Julho. O aviso «Afonso de Albuquerque» seguira para portos espanhóis a fim de recolher refugiados portugueses. Alguns marinheiros da sua guarnição haveriam de manifestar a sua simpatia pelo Povo e pela República do país vizinho. À chegada a Lisboa, vários deles viriam a ser presos e, posteriormente, expulsos da Armada. Foi o rastilho... Marinheiros pertencentes à O.R.A. (Organização Revolucionária da Armada) logo pensaram e começaram a organizar a revolta, que envolveu os avisos «Bartolomeu Dias» e «Afonso de Albuquerque» e o contratorpedeiro «Dão», os quais tinham por finalidade «fechar» o porto de Lisboa e obrigar o Governo de Salazar a demitir-se.

Assim sucedeu a já célebre «Revolta dos Navios de 1936», que a nossa Revista relatou nos n.ºs 34, 35 e 36, de Julho, Agosto e Setembro de 1974, respectivamente, com amplas reportagens com alguns dos seus principais protagonistas.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Os nossos amigos golfinhos

Haverá algum marujo que não goste dos golfinhos? Quando eles aparecem em grandes bandos a brincar à volta do navio, é costume a guarnição juntar-se à proa a gozar o espectáculo. Enquanto eles saltam fora de água, luzindo ao sol, ou cruzam a proa como bichas de rabiar, o pessoal assobia na ilusão de que fazendo-o eles se não vão embora... Pois estes simpáticos habitantes dos mares, são dignos de admiração e estima, como vão ver pelos dados que vamos revelar a seu respeito.

Os golfinhos são animais que ocupam a posição mais elevada na escala de inteligência, logo a seguir ao homem e ao mesmo nível dos antropóides.

Os cientistas descobriram há alguns anos, em oceanários, que eles emitem múltiplos sons guturais, uns graves, perceptíveis pelo ouvido humano, e outros excessivamente agudos, ultra-sons, que o não são. Esses sons traduzem vários estados emocionais do animal, tais como alegria, medo, cólera, etc.

Além de inteligentes, os golfinhos são muito brincalhões e sociáveis. Em meados deste século, na costa da Nova Zelândia, um golfinho a que deram o nome de «Opo», vinha frequentemente até à praia para brincar com crianças que ali tomavam banho. Mostrava até uma simpatia especial por uma menina, de nome Jill Baker, deixando que ela cavalgasse no seu dorso através das ondas. Toda a gente conhece a existência do golfinho «Flipper», domesticado num aquário da Florida, célebre protagonista de programas televisivos.

Na experiência submarina realizada em 1965 pelo «Sealab II», foi empregado o primeiro «animal doméstico marinho», o golfinho «Tuffy», treinado pela Marinha Americana para compreender determinados sinais de alarme. Quando os aquanautas batiam, por exemplo, com uma peça metálica na sua garrafa de ar, simulando uma emergência, o «Tuffy» acudia, encaminhando-os para junto do «Sealab» (como se sabe um dos perigos para os aquanautas é perderem-se fora do laboratório devido à escuridão reinante nas grande profundidades).

Como descem rapidamente na água, ao contrário dos mergulhadores em que a operação é morosa, está a pensar-se em os empregar para levar ferramenta, mensagens e materiais leves aos aquanautas que trabalham em grandes profundidades.

Ensaia-se também o salvamento de mergulhadores, vítimas de acidente, por golfinhos, bem como a sua utilização como sentinelas para indicar a aproximação de tubarões, mergulhadores inimigos, etc.

É curioso referir que os golfinhos têm inspirado muitas lendas. Outrora, os marinheiros acreditavam que eles fossem a incarnação de homens que erravam pelos mares, praticando tantas boas acções como pecados tinham feito durante a sua vida. Outra lenda diz que eles transportam cadáveres de náufragos para a costa.

Um facto verificado por um cientista foi o de um golfinho ferido ser mantido à superfície por outros até estar recomposto.

Por isto tudo, e pelo muito mais que os golfinhos virão a fazer, devemos nós, marinheiros, ter cada vez mais amizade e simpatia por estes companheiros do mar...

M. do Vale
Com.

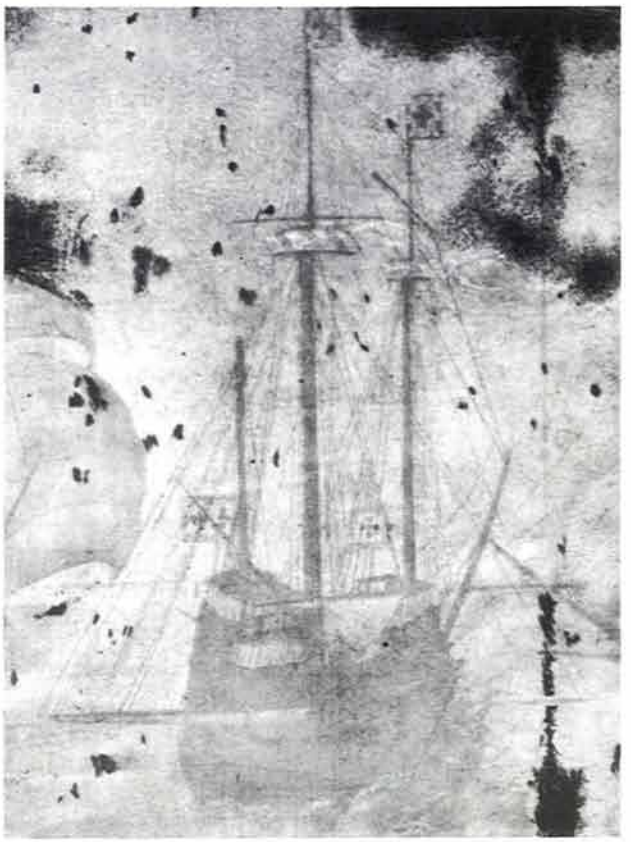
Ciências Artes e Letras

A pintura da esquerda, do século XVI, não é mais que o repinte em que foi transformada a pintura original, à direita, do século XV, agora devolvida à sua pureza em trabalho do Instituto de restauro José de Figueiredo.

O Instituto José de Figueiredo e o restauro de obras de arte

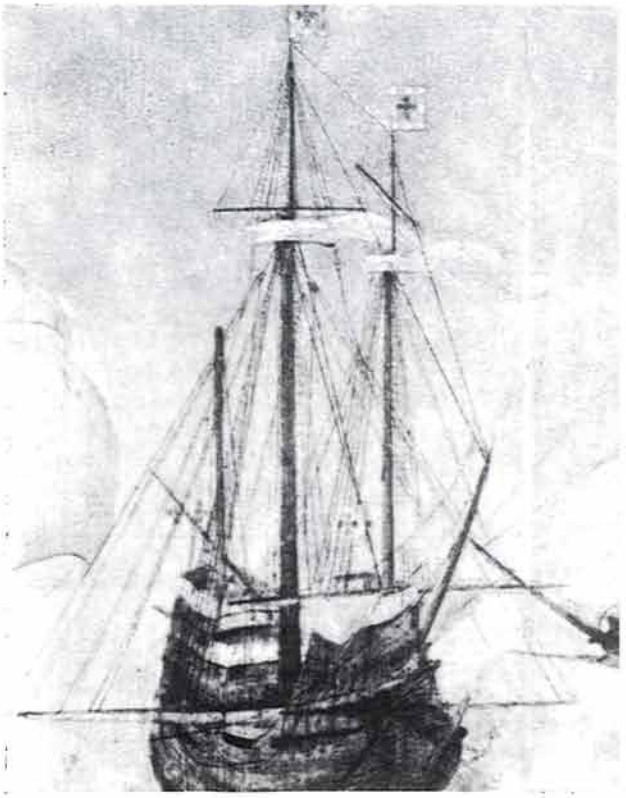
Quando se fala em restauro de obras de arte, duas ideias que imediatamente se associam são, de um lado, qualquer antiguidade em estado evidente de deterioração, de outro lado, a intervenção de mão habilidosa servida por conhecimento de processos mais ou menos guardados em segredo para disfarçar de tal modo os estragos à vista, que a obra readquira, ao fim e ao cabo, o aspecto de perfeita conservação. Restauro será nesta perspectiva, espécie de intervenção meticulosa e paciente de anulação de estragos ou maus tratos, com vista a uma ilusão perfeita da reaquisição do estado novo, ainda que, dentro do possível, sem perda evidente de

características de estilo e de execução originais da obra em causa.
Pois bem, restauro não é, necessariamente, isso. E não o é, pela dificuldade, quase sempre invencível, de se atingir tal objectivo com verdade. Não é possível, sem prejuízo mais ou menos grave da obra, que pode ir da sua falsificação ou deturpação até à sua ruína futura total, repô-la, uma vez estragada, na sua condição original. Então, opta-se pelo restauro que não aspire ser rigorosamente de fachada, de ilusão óptica, e neutralizam-se apenas os estragos com remédios que se saiba não produzirem efeitos secundários nem virem a ter consequências futuras, ainda que visíveis na sua aplicação, fáceis de identificar a uma leitura simples da obra. Para certa ingenuidade de apreciação, tal restauro «evidente» seria como gato escondido com rabo de fora; há casos porém onde o objectivo desejado é esse mesmo: não camuflar o restauro, mas deixá-lo identificável, reconhecível, fácil até de levantamento, ou de substituição futura.
O restauro pode ir, com efeito, da simples limpeza superficial, da remoção das camadas de verniz duma pintura, por exemplo, sem a mínima ofensa dos pigmentos de cor, para sequente reenvernizamento de protecção por mais uns anos, até à substituição total do suporte, como sejam telas ou tábuas cujo estado de decomposição não garanta a sobrevivência da pintura em si, ou do que dela reste. Pode ser também a reintegração de determinada peça de arte ou de valor histórico na sua graça original, já que, por motivos de menor respeito pela obra que do gosto ou moral da época, certas representações foram amputadas, e a cada parte dado seu destino, ou deturpadas com acrescentos sem critério, algumas vezes alteradas totalmente, passando, por exemplo, determinada pintura de estilo gótico a ser pintura da renascença (o que chega a pôr a opção, nem sempre fácil, de decidir qual a obra a preservar, se a inicial ou subjacente, se a posterior ou repinte, cuja qualidade pode ser também considerável). Enfim, o tratamento que certas pessoas (por bem, às vezes, mas sem respeito algum pela verdade histórica) foram ministrando a obras guardadas por conventos, igrejas ou palácios acabou por se tornar em problema de solução complexa posto à técnica e ao critério de consciência do restaurador actual.
Um instituto de restauro apetrechado para ajudar o restaurador à decisão mais adequada a cada problema é hoje, conjunto notável de equipamento servido, naturalmente, por pessoa altamente qualificada. O restauro deixa, assim, de ser operação subordinada a descrição generalizável, para se transformar em casos únicos.



Nau portuguesa do célebre quadro de Santa Auta. Fotografia em ultravioleta que revela antigos retoques (manchas escuras).

Cada restauro é um problema requerendo abordagem e tratamento específicos, estudo e critério, observações e relatórios, finalmente decisão e trabalho qualificado.
O Instituto José de Figueiredo, departamento do Ministério da Educação e Investigação Científica funcionando em edifício anexo ao Museu de Arte Antiga (Janelas Verdes) é organismo nacional que não deslustra perante congéneres estrangeiros, sendo solicitado até, de fora, para restauro de tapeçarias especialização em que ganhou prestígio. Oficinas de restauro de pinturas de cavalete, de pintura mural, escultura, têxteis, laboratórios de física, de química e fotográficos, gabinete de documentação e consulta, biblioteca e arquivo, são peças apenas de um conjunto que, para além da missão aqui abordada do restauro, visa à defesa do património artístico nacional onde este se encontre, e, paralelamente, à investigação científica aplicada ao estudo da obra de arte.
Pintura, tapete, peça de vestuário, talha de madeira ou escultura, tudo ali é tratado a bisturi, microscópio, reagente químico ou radiografia. O diagnóstico do tratamento requer análise prévia de dados que vão de diversos tipos de fotografia à descrição de corte estratigráfico observado ao microscópio. A fotografia com luz rasante para estudo de relevos superficiais, a de infravermelhos para revelação do esboço ou desenho



A mesma nau do quadro de Santa Auta. Fotografia com infravermelhos revelando o desenho e camadas subjacentes.

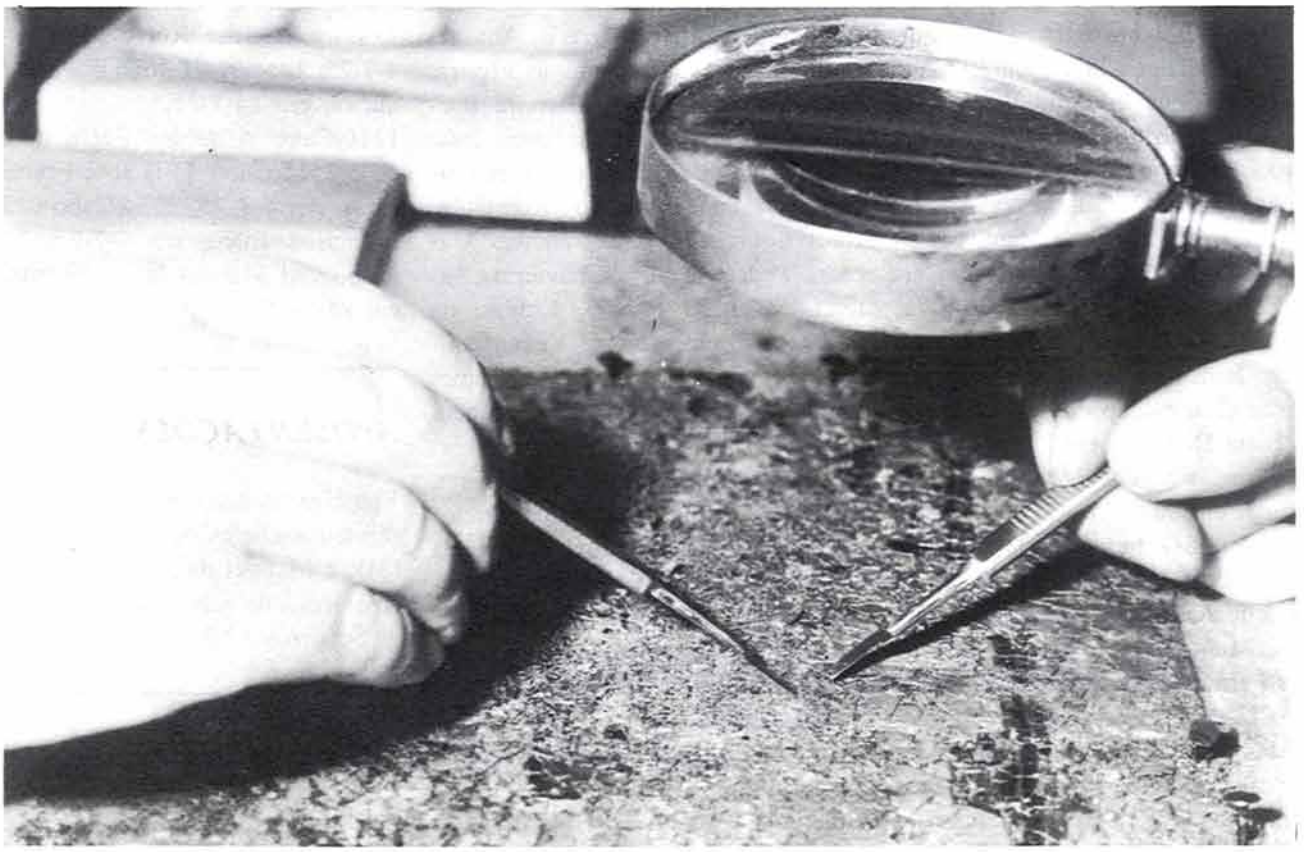
original subjacente às tintas, a de luz monocromática (sódio, por exemplo) para a definição do traço ou do desenho, a de ultravioleta para a revelação de repintes ou do estado de vernizes; a luz negra dá também fosforescência quando reflectida por tintas de épocas diferentes, o que permite distinguir camadas originais e alterações posteriores.

O exame radiográfico facilita um estudo em profundidade que vai dos veios da madeira, ou telas, consoante o suporte, passando depois pelo esboço original pintado e alterações sofridas.

Ao técnico de restauro põe-se com frequência a questão de saber o que limpar, ou até onde limpar ou levantar, numa pintura, para restituição da obra ao original não violado, não profanado. A resposta de maior confiança pode-lhe ser dada pelo corte estratigráfico fotografado ao microscópico. Um pedacito da crosta de tintas, na realidade não superior à ponta dum alfinete é levantado do local em dúvida, embebido em verniz polimerizado, preparado depois, por cortes, para observação ao microscópio de reflexão. Faz-se em regra um «slide» colorido para melhor disponibilidade de estudo. Na projecção desse «slide» podem distinguir-se com visível diferenciação as diversas camadas, ou estratos que perfazem a espessura da base e tintas: o preparo utilizado pelo artista sobre a tela ou a madeira como base de aplicação das tintas, depois, as diversas camadas de tintas segundo uma ordem que revela as intenções e a técnica do artista (ou artistas), por cima de tudo, como camada ou estrato exterior, a película de verniz de proteção. Os repintes consistem geralmente de novas camadas de tintas por cima dos vernizes, revelando-se pois, o que pode, ou deve, ser retirado e o grau de confiança ao «atacar» a obra para não ofender o original. Deve atender-se que as camadas de tintas são da ordem das poucas dezenas de microns e a acção dos diluentes tem por isso de ser cuidadosamente controlada.

O trabalho do restaurador é feito por vezes à lupa, usando pinças delicadas, bisturis de raspagem, aqui, para recolocar pequeninos fragmentos da pintura que se soltam, além para retirar acrescentos de repinte indesejável. Operação de extrema exigência técnica é a de substituir o material suporte da pintura. Em quadros de tela, caso esta se encontre muito danificada, procede-se à reentelagem, que pode considerar-se em termos simples como a colagem de nova tela no reverso da antiga, protegida previamente a camada cromática com papel muito fino e cola, que no fim se removem. Em suportes de madeira, porém, como são as pinturas mais antigas, a conservação é tentada sempre, a todo o custo, recorrendo-se, porém, quando não há a menor esperança ou garantia de integridade, a operação que consiste em retirar por trás toda a espessura de madeira até chegar à base, preparo, ou suporte da camada cromática, fixando esta previamente de uma forma mais efectiva, como é óbvio. O descasque da madeira pode iniciar-se com formão e pancadas cautelosas, porém, os últimos milímetros e sobretudo a finíssima camada aderente ao suporte exigem já o cuidado de pinças manejadas por dedos muito firmes, e o concurso, também, da lupa e do bisturi, mais uma paciência de meses para completar a tarefa. Não se procede, hoje, à recolagem sobre madeira, ensaiando-se a montagem de pinturas em suportes mais inertes, constituídos, por exemplo, de recheio tipo favo ensanduichado em folhas de poliester.

A fase final do restauro há-de consistir, naturalmente, em todos os casos, no preenchimento de lacunas, de faltas de camada cromática, e na possível reconstituição da pintura propriamente dita. O artista restaurador tem de possuir apurado sentido cromático, conhecer bem a técnica de mistura de cores, e ser, acima de tudo, honesto para com a obra original. Não deve introduzir nada de seu nem deve apagar o que existe; não deve imaginar, nem inventar. Aonde não se sabe o que haveria, não há que pôr nada. Fica a lacuna. Paciência. O que não deve ficar é obra metade autor século dezassete, metade restaurador século vinte.



Trabalho muito delicado de recuperação e fixação de partículas de camada cromática em desagregação.

O carácter estritamente de notícia sobre um Instituto que pouca gente na Marinha conhecerá não permite descida a pormenores (de resto interessantíssimos) sobre as técnicas desenvolvidas, trabalhos executados e em curso.

Todavia, para lá daquelas paredes grossas e dos portões pesados do bloco anexo ao antigo palácio das Janelas Verdes, uma equipa de gente amável e simpática trabalha, com o anonimato de quem não assina, em obra de extremo valor para o património artístico nacional. As técnicas são as mais modernas, e o prestígio grangeado vai muito para lá das nossas fronteiras.

S. Machado
Cap.-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

1.º-ten. FN Eurico António da Conceição Marques com D. Maria Margarida Hortas Jerónimo, em 4-7-75.

Subten. RN Rui Alberto de Almeida Cavaca Marcos com D. Dulce Beatriz Caetano Afonso, em 7-6-75.

2.º-sarg. H José Manuel da Silva com D. Zulmira Maria Carrasco, em 8-6-75.

1603/68/Cabo L Urbano Alves João com D. Zília Maria da Silva Soares, em 14-6-75.

1027/69/Mar. M Agostinho Fernandes Silvestre com D. Maria João Ribeiro Gonçalves, em 21-6-75.

2297/72/Mar. A Sidónio António com D. Maria de Jesus Estibeira, em 20-6-75.

602/71/1.º-gr. A António José Moreira com D. Edvina de Jesus Fernandes, em 7-6-75.

2895/72/Mar. CM Modesto Augusto Lourenço Ribeiro com D. Maria do Carmo da Rocha Carriço, em 14-6-75.

2972/73/1.º-gr. CM Fernando Soares Martins Fernandes com D. Maria Luísa de Oliveira Magalhães, em 8-6-75.

747/74/2.º-gr. CM Luís Filipe Ferreira Branco com D. Lídia Maria de Matos Calhoa, em 14-6-75.

PASSAGENS À RESERVA

C.-alm. Alberto Amaral Marques de Abrantes, Mário Esteves Brinca, Roberto Ivens Ferraz de Carvalho, José

Augusto Barahona Fernandes e António Tengarrinha Pires, em 30-6-75.
Com. Henrique Eduardo Vosgien de Noronha, João Eduardo Marques Ribeiro, Emmanuel Ricou e Manuel Eduardo Leal Vilarinho; com. MN Gualter José Marques e Manuel Freire Lobato de Miranda; com. AN Carlos Pereira de Oliveira, em 30-6-75.
Cap.-m.-g. MN José Maria Afonso Leitão Bandeira e Fernando Azevedo Carvão Gomes; cap.-m.-g. EMQ João da Costa Delgado, em 30-6-75.
Cap.-frag. FN Vítor Manuel Alegre Branco, em 30-6-75.
Cap.-ten. SG Fernando Esteves e Amaro Luís Nunes, em 30-6-75.
1.ºs-ten. SG Fernando Campos Cardoso, Manuel da Cruz Lopes, Luís Dias Fernandes, Francisco Maria Ribeiro Teixeira, Alberto Nunes da Costa, Luís da Silva Paulos, Arnaldo Eleutério Aniceto, Gilberto dos Santos Monteiro, João Plácido Saramago, José Pereira da Mota, João da Silva Santos, António Maria Teixeira, Jerónimo de Sousa, António de Oliveira Maia, António Joaquim Berrucho, João Caetano Violante, Alfredo Rodrigues Parreirão Correia, António Fortunato de Sousa, António Silveira, José Aparício, Manuel Pereira Barbedo, Francisco José Antunes, João da Silva Pereira, José Gonçalves Ferreira, Manuel António Rodrigues, Raul Loureiro, Mário Augusto Macedo, Pedro da Silva Chavarria, António Machado Rebelo, Ernesto da Silva Ruivo, José Neves Vieira, Aníbal Machado Lopes, Francisco Gomes Pimenta e Artur Oliveira Machado, em 30-6-75.
2.ºs-ten. SG José da Piedade Gavina, Alberto Joaquim Gomes, José Victor da Silva Almeida, Reinaldo João da Costa e João da Silva Pereira, em 30-6-75.
Sarj.-aj. H Manuel Esteves Pedroso, em 4-7-75, e sarg.-aj. L Armando Pereira Figueiredo, em 7-7-75.
1.º-sarg. E Lírio dos Santos Alves, 1.º-sarg. CM Manuel Mário Lopes Anjinho e 1.º-sarg. L Abel Rosas Botas, em 3-7-75; 1.º-sarg. A Raimundo Lima de Morais, 1.º-sarg. CM António Resende de Oliveira Fernandes, 1.ºs-sarg. H Romão José Nisa e Manuel Joaquim Caldeira Morgado e 1.º-sarg. T José Ruivo Martins, em 4-7-75; 1.º-sarg. T João dos Reis Sequeira, em 14-7-75.
1110/Cabo A Albino Ferreira Calado e 2515/Cabo TFH José Francisco Rosa, em 4-7-75; 2334/Cabo R José Francisco Biléu, em 7-7-75; 2194/ /Cabo CM Manuel Inácio Fernandes, em 14-7-75.

APOSENTAÇÕES

Francisco António e Manuel Augusto, faroleiros-chefes do Q. P. C. M. D. N. (M), e Manuel de Jesus Coiteiro, ex-motorista de salva-vidas do Instituto de Socorros a Náufragos, em 31-7-75.

FALECIMENTOS

2001/2.º coz. RF José Pereira, em 18-6-75.
655/68/Mar. FZ Manuel Joaquim Cidade Poupa, em 28-7-75.
298/74/2.º-gr. A António Conchina Romeiro, em 26-6-75.

A «GINA»...

Uma das características mais salientes das guarnições dos nossos navios é o poder de análise de que são dotados. Não há idiossincrasia de qualquer elemento de bordo que lhes escape e as alcunhas que põem, ajustam-se como uma luva, à personalidade dos atingidos.
Vem isto a propósito da fragata «Pero Escobar» que, como é sabido, foi há anos construída em Itália. A beleza de linhas e o lançamento harmonioso do casco da fragata não passaram despercebidos à observação atenta da sua primeira guarnição. Logo, por simples associação de ideias, a alcunharam de «Gina». E isto na lembrança da actriz de cinema, conterrânea do navio – Gina Lolobrigida – ao tempo muito celebrizada pela elegância e arte que a distinguiam.
Ocorre contar aos nossos leitores que, certa ocasião, numa recepção dada a bordo da fragata, no Funchal, estava presente o cônsul italiano naquela cidade.

A «Gina»... italiana...

A «Gina»... portuguesa...

E o comandante, na altura capitão-de-mar-e-guerra A. Vieira Coelho, em conversa com aquele diplomata, revelou-lhe a homenagem «extra-oficial» que os marinheiros haviam prestado a uma sua conterrânea. Nada menos de designarem, entre si, por «Gina» o que, oficialmente, era a fragata «Pero Escobar». O cônsul achou graça à revelação – mas não se ficou por aí. Pouco tempo depois, e por sua influência, recebia-se a bordo uma fotografia da estrela, com uma dedicatória, que se traduz:

«Ao Comandante e Oficiais do N.R.P. «Pero Escobar», com o voto sincero de que o seu belo navio saia sempre vitorioso de todos os perigos. Roma – 1962.»

A bordo, de modo algum se ficou insensível a gesto tão simpático. Na volta do correio, endereçada à actriz, foi remetida uma grande fotografia do navio, com estas palavras:

«À grande actriz Gina Lolobrigida, o Comandante e Oficiais do N.R.P. «Pero Escobar» na homenagem à eterna beleza e harmonia de linhas. Lisboa – 1962.»

A fragata ainda presta serviço na nossa Marinha – continuando assim a representar o seu papel no palco movediço dos oceanos. Ignora-se – tão alheio se anda em assuntos de cinema – se a actriz italiana também ainda representa. Sabe-se, apenas, que os destinos de ambas se encontraram um dia, curiosamente – e a fotografia da «Gina», suspensa na câmara do navio, lá está ainda a recordar o facto...

S. B.

Saibam Todos

Que dada a possibilidade de utilização dos postos da SACOR nos concelhos de Lisboa e Almada, deixa de haver abastecimento directo de viaturas particulares aos sábados para o pessoal autorizado a abastecer-se de gasolina através da Armada.

Que os parques da D.S.A. n.os 1 (Alfeite) e 2 (Edifício do Ministério), passam a estar abertos para tal fim, exclusivamente de 2.ª a 6.ª-feira, dentro do seguinte horário:

		De 2.ª a 6.ª-feira	
		Manhã	*Tarde*
Parque n.º 1 (Alfeite	*Início*	09.00	13.30
	Fim	12.00	15.45
Parque n.º 2 (Ministério)	*Início*	09.00	14.00
	Fim	12.00	17.00

Que as tabelas de utilização para os internamentos na Casa de Saúde da Marinha passam a ser as seguintes:

	Diária
Quarto de 3.ª (4 camas) . .	100$00
Quarto de 2.ª (2 camas) . .	150$00
Quarto de 1.ª (individual) . .	200$00
Quarto de 1.ª (individual c/ casa de banho)	300$00

Que por motivo de férias do pessoal, as delegações da Farmácia do Hospital da Marinha funcionarão com o seguinte horário:

– Delegação n.º 2 (Supermercado da Fábrica Nacional de

Cordoaria, no Alfeite):
Até 30 de Set, inclusive:
2.ªs-feiras, das 15.00 às 19.00 horas;
3.ªs a 6.ªs-feiras, das 13.30 às 19.00 horas.
– Delegação n.º 3 (Hospital da Marinha):
Até 30 de Set., inclusive:
2.ªs a 6.ªs-feiras, das 08.00 às 13.30 horas;
Sábados, das 08.00 às 12.00 horas.

Que tendo em vista incrementar a eficiência do controle da circulação de pessoal nas áreas do Ministério da Marinha, torna-se necessário efectivar a sua identificação junto dos acessos onde se encontram instalados postos de plantões.
Neste sentido será necessária a colaboração de todos quantos trabalham no Ministério – militares, funcionários civis e eventuais prestando serviço no edifício – os quais deverão tomar a iniciativa de mostrar os adequados documentos de identificação, sempre que transitam pelos postos de plantões, sem esperar a intervenção do pessoal de serviço nestes postos.
Esclarece-se que os militares quando uniformizados não necessitarão, nesta fase, de apresentar os seus bilhetes de identidade.

Que para admissão de candidatos a alunos para o preenchimento de vagas no Lar Académico Militar (L.A.M.) em Oeiras para o ano lectivo 1975/76, têm direito a concorrer com seus filhos à matrícula os oficiais, sargentos, praças, viúvas de oficiais, de sargentos e praças e do pessoal civil que preste serviço em qualquer dos três ramos das Forças Armadas, sendo beneficiários dos S.S.F.A.

Que pelo facto da capacidade L.A.M. ser limitada pela possibilidade das suas instalações a distribuição das vagas é feita de harmonia com a percentagem de beneficiários de cada um dos três ramos das Forças Armadas e o grau de carência de auxílio dos beneficiários.

Que o L.A.M. funciona em regime de pensionato, isto é, fornece aos alunos alojamento, alimentação, assistência médica e religiosa, estudos, actividades recreativas e circum-escolares.

Que os alunos recebem aulas nos seguintes estabelecimentos de ensino oficial:
– Ciclo preparatório: Escola Preparatória do Conde de Oeiras;
– Curso liceal: Liceu Nacional de Oeiras.

Que a Corporação Geral dos Pilotos das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes passa a depender do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Que enquanto não forem reestruturados os serviços de pilotagem se manterá em vigor o actual Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes, sendo transferida, desde já, para o Ministério dos Transportes e Comunicações a competência que, pelo mesmo Regulamento, pertencia ao Ministério da Marinha.

Que enquanto se mantiver a actual situação financeira da Caixa Económica das Forças Armadas, ficam cancelados os empréstimos normais concedidos por aquela Caixa Económica.

Que os órgãos auxiliares de execução que abaixo se indicam já se encontram em funcionamento pelo que e para efeitos de pagamento de comparticipações sobre documentos de despesa relativos a assistência sanitária, poderão os beneficiários da Assistência na Doença aos Militares da Armada (ADMA) dirigir-se ao órgão auxiliar de execução que mais lhes aprouver:
– C.A. da 5.ª Repartição da D.S. Pessoal (Edifício do Ministério da Marinha);
– C.A. da Base Naval de Lisboa, no Alfeite;
– C.A. do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada;
– C.A. do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada;
– C.A. da Escola de Fuzileiros;
– C.A. da Força de Fuzileiros do Continente;
– C.A. do Departamento Marítimo do Norte;
– C.A. do Departamento Marítimo do Sul.

Que por despacho do vice-almirante chefe do Estado Maior da Armada poderão os sargentos e praças da Armada concorrer à Escola Naval a partir do ano lectivo de 1975/76.

Que embora todos os candidatos devam ser submetidos à mesma prova de aptidão cultural e se reconheça que para obter aprovação, tanto nesta prova como nos cursos da Escola Naval é indispensável o conhecimento das matérias que constituem o curso complementar dos liceus, no corrente ano, excepcionalmente e apenas aos candidatos militares, só será exigido como documento comprovativo de habilitações literárias o de aprovação no curso geral dos liceus ou equivalente.

Que são ainda condições de admissão dos sargentos e praças da Armada à Escola Naval, as seguintes:
1) Ter idade não superior a 30 anos no ano civil da admissão;
2) Possuir classificação de comportamento não inferior à 2.ª classe;
3) Ter tido aproveitamento nos cursos de ITE ou de alistamento;
4) Ter cumprido um ano de serviço militar obrigatório.

Que os Serviços Sociais das Forças Armadas vão iniciar cursos de

formação profissional na Escola de Electromecânica em Paço de Arcos.

Que os cursos da Escola Electromecânica incluirão beneficiários dos SSFA, com preferência dos situados ao abrigo da ATFA, nos seguintes cursos ali ministrados:

a) Mecânicos electricistas;
b) Mecânicos electricistas de automóveis;
c) Mecânicos electricistas de material de frio;
d) Radiomontadores.

Que estes cursos terão a duração de 16 semanas e que o segundo turno dos mesmos terá início em Janeiro de 1976, sendo tais cursos de dois níveis:

a) Ajudantes – para os que têm de base a 4.ª classe;
b) Técnicos – (com diploma) – para os que têm de base o 5.º ano do liceu ou equivalente.

Que as inscrições nos SSFA abrem em Setembro e encerram em 30 de Novembro.

Voz da Abita

Do já conhecido dos nossos leitores «Pezinhos», cabo M, voltámos a receber uma carta que transcrevemos:

«Alfeite, Agosto de 1975.

«Peço desculpa de me meter em assuntos tão transcendentes mas, tenho seguido com muito interesse e grande emoção o nosso processo de descolonização – como um pai que vê os filhos atingir a maioridade e sair de casa – e gostaria, se mo permitir, de fazer algumas considerações acerca do caso.

*

«Há uns 500 anos atrás, uns «Pezinhos» como eu, largaram do Tejo e foram por esses mares fora à descoberta do mundo. Iam em barcos de madeira, movidos à vela, sem cartas de navegação, sem luz eléctrica, sem câmaras frigoríficas, sem sondas, sem TSF, sem radar... Comiam carne salgada e bolacha capitão cheia de bicho, bebiam água por ração e muitas vezes inquinada, apanhavam terríveis doenças, muitos morriam e eram lançados ao mar...

«E, como se tudo isto não bastasse, estavam sempre na iminência de naufragar com os temporais, ou de encalhar em baixios de costas desconhecidas...

«Quando me ponho a pensar nesses homens, eu que sou marinheiro e por isso conheço e respeito o mar, fico mudo de espanto perante tanta audácia, tanta coragem, tanta força de vontade, tanta vocação marinheiresca!

«E foram erguendo padrões nas terras que descobriram, marcos que significavam que daí em diante aquilo era nosso...

«E muitos ficaram lá, ensinando a nossa língua e a nossa religião e trabalhando para o progresso das terras e das gentes...

«E abriram estradas, desbravaram terras, construiram pontes, edificaram cidades, fizeram portos...

*

«E também foram «Pezinhos» como eu que, obedecendo a ordens, pegaram em armas (sabe Deus com que custo muitos o fizeram!) para abafar pela força a justa ânsia de liberdade desses povos... que ficaram estropiados ou morreram e que vendo a injustiça e inutilidade dessa luta, se revoltaram, depondo as armas e abrindo os braços «aos inimigos que na realidade o não eram»...

«E foram também eles que, na Guiné, em Moçambique, em Cabo Verde, em S. Tomé... arriaram agora, com lágrimas nos olhos, a gloriosa bandeira das quinas e assistiram emocionados à sua substituição pelas de novas e esperançosas nações...

*

«Foi esta a obra dos «Pezinhos» portugueses que andaram pelo Ultramar, que ali se fixaram, misturando-se com os nativos, ou que regressaram «com as mãos a abanar», tal como tinham ido.

«Houve quem denegrisse esta obra? Claro que sim. Houve ladrões, houve assassinos, houve quem fizesse dessas terras verdadeiras quintas, vivendo faustosamente à custa do suor dos «Pezinhos», brancos e negros, que os serviam. Mas disso também houve por cá, e os «Pezinhos» que ficaram também sofreram muito!

*

«Vamos então pôr a questão no seu devido pé; uma coisa é essa cáfila de ladrões e assassinos, que devia ter sido exterminada à nascença, como a erva daninha, e outra são os milhões de «Pezinhos» como eu, que fizeram o que puderam por essas terras, com amor e com carinho e, quantas vezes até, com «sangue, suor e lágrimas».

«Abaixo, sim senhor, todos os opressores e exploradores do Ultramar mas, VIVAM TODOS OS «PEZINHOS» COMO EU QUE

HOJE PODEM OLHAR PARA LUANDA, LOURENÇO MARQUES, BISSAU, ETC., ETC., E DIZER COM ORGULHO E INTEIRA JUSTIÇA: EU AJUDEI A FAZER ISTO!»

De Ernesto Rodrigues da Cruz, 1.º-sarg. M RF, recebemos uma carta acompanhada de uma notícia que transcrevemos:

«Cova da Piedade, 29-7-75.
«(...) Peço desculpa por me dirigir a V. Ex.ª por escrito, porque não me é possível fazê-lo pessoalmente.
«Eu desejava que este anúncio fosse publicado no «Diário de Notícias», mas como me pediram 1154$50 e a minha reforma é muito baixa, não me foi possível realizá-lo.
«Um senhor oficial da Marinha e alguns colegas meus aconselharam-me a dirigir-me a V. Ex.ª, pois dizem-me que será viável aproveitar daqui qualquer coisa para a «Revista da Armada».
«Se assim for, fica ao dispor de V.ª Ex.ª.
«Sem outro assunto, aqui ficam os meus respeitosos cumprimentos».

«MARINHEIROS DA ARMADA QUE AINDA VIVAM:
«Ex-alunos da última escola da corveta «Duque de Palmela» do ano de 1913 a 1914; que andaram na Guerra de 1914 no aviso «5 de Outubro»; que levaram condenados, homens e mulheres, para o Norton de Matos; que deram a volta à África na canhoneira «Ibo»; que foram ao Monsanto e ao Porto correr com o Paiva Couceiro; que subiram por uma rocha acima na Terra Nova e escaparam por milagre morrendo o mestre e um oficial partiu uma perna; que fizeram a travessia do Atlântico no velho «Adamastor» da baía do Brasil à baía de São Paulo de Luanda e seguiram para Macau, Hong-Kong e Shangai com o fim de desembarcar uma força para guardar o consulado; que foram dados como revolucionários pelo comandante Parri Pereira e destacados em Shangai para o «Pero de Alenquer», donde regressaram pelo Canal do Suez. Quero saber se ainda vive o grande mestre e leal companheiro Joaquim da Avó.
«A todos que me acompanharam nestas andanças e outras, agradeço que me enviem um simples postal para:

«1.º sargento Loubet
«Rua Armeiro Mór, n.º 5 r/c. Esq.
«Cova da Piedade».

Do cabo C Fernando dos Santos Martins, em serviço na Estação Radionaval da Horta, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Radionaval da Horta, 6-7-75.
«Em primeiro lugar venho em meu nome e dos meus colegas desejar muitas prosperidades para a nossa Revista, por todos nós muito apreciada.
«Junto envio um apelo a todos os nossos camaradas que, se V.ª Ex.ª julgar de interesse, o mandar publicar na «Revista da Armada».

«CAMARADAS, é altura de fazermos algo mais pela crise económica que o nosso País atravessa: «Prevendo-se para o fim do corrente ano um défice na balança de pagamentos superior ao do ano transacto de cerca de 13 milhões de contos, em que o M. F. A. pede a todos que evitem consumir produtos estrangeiros, havendo-os nacionais. Ora, nós «os da casa», podemos e devemos dar o exemplo, deixando pura e simplesmente de meter a bordo dos nossos navios milhares de contos de produtos estrangeiros, quando os temos nossos e, na maior parte das vezes, de qualidade superior, como por exemplo o tabaco. Será que o nosso tabaco não presta? Não, muitas vezes só por vaidade e snobismo se fuma tabaco estrangeiro.
«Camaradas deixemo-nos disto e encaremos a realidade; auxiliemos os nossos trabalhadores, para construirmos um País novo.
«Aqui fica o meu apelo a todos os camaradas e entidades competentes.»

«Sem mais, agradeço a V. Ex.ª e peço desculpa de ser um pouco longo, embora tentasse reduzir ao mínimo, prevendo a falta de espaço na Revista.»

AMIGO!

Já vai caindo a tarde. O campo
[triste
vem, vagamente, até minha
[tristeza...
Eu, cansado, reclino a fronte acesa
na brisa imóvel onde tudo existe.
O pássaro nocturno, alto, persiste,
na canção onde o amor começa.
[Presa
tenho a alma, como a criança
[quando reza,
nesta rama partida... que resiste.
A voz do coração desfeita em
[chama,
teve presença no verdor do trigo...
A noite, melancólica e indecisa,
esquece minha voz junto da rama...
Silêncio imponderável! E tu, amigo,
ouves meu coração bater, na brisa?

Manuel Dinis
Ex.-mar. CM n.º 709/71

Minha Pátria, irás comigo!

Eu quero-te tanto meu País de sal!,
e à tua bandeira Verde-Esperança,
Rosa-Sangue; sangue novo,
desfraldada nas veias de Portugal,
no coração das crianças,
e no olhar do teu povo.
Por ti levantarei o Castelo do meu canto,
Minha Pátria, pomba branca,
procurando um Céu Futuro:
Portugal dos meus avós,
de poetas, marinheiros,
deste mar de Eternidade,
com caravelas de Esperança
traçando as rotas do Amanhã.

Minha Pátria Lusitana!,
sem o temor de ciladas
nas esquinas da Traição,
quando eu me cansar da vida,
acolhe-me nos teus braços doces,
dá-me a paz do teu abrigo;
e, assim, eu poderei repousar serenamente,
pois que não morrerei só:
Minha Pátria, irás comigo!!!

Helena Luísa M. Coentro Bonjour
Funcionária da D.S.E.C.

Um novo desporto
O VOO LIVRE

Ainda há pouco tempo, no nosso número 43, de Abril do corrente ano, falámos dum novo desporto, corridas de «hovercrafts»; hoje vamos falar de outro, o voo livre. Este último vem dar realidade ao mais velho sonho do homem – voar. Voar com asas, como voam as aves... É um desporto aliciante que está ao alcance de toda a gente. Por isso esperamos ver em breve por esse país fora, homens e mulheres respirando ar puro das alturas, livres do ruído e da poluição, olhando a terra lá do alto como as águias...

Quem é que não sente inveja ao ver uma gaivota planando junto à praia ou um milhafre voando entre os cumes das serras?

Num passeio pelas montanhas podeis ter a surpresa de ver aparecer de repente um grande papagaio contornando os cumes e projectando-se no azul do céu. Suspenso das velas do papagaio um homem, um adepto do voo livre, num novo desporto em pleno desenvolvimento.

O sucesso desta actividade desportiva, explica-se pela necessidade que todos sentimos de fugir ao barulho e à poluição redescobrindo a natureza. O voo livre conquista adeptos dia a dia e aproxima-se rapidamente do grau de desenvolvimento de desportos tais como o voo à vela, o pára-quedismo, a queda livre e a vela. Podemos situar o voo livre a meio caminho entre a queda livre e o voo à vela. Como na queda livre, aquele que se convencionou chamar-se «le libériste» modifica a sua trajectória pelo peso do seu próprio corpo. Mas tal como na vela, dispõe igualmente dum comando mecânico que lhe permite guiar o aparelho. A vela parece ser o melhor guia de referência na medida em que o navegador conduz o seu barco duma maneira análoga. Uma asa delta pilota-se por instinto. Um pouco de peso para trás ou para a frente, à direita ou à esquerda e o aparelho pica ou empina, vira à direita ou à esquerda. Este desporto que veio dos E. U. A. tem numerosos adeptos em França. Os pioneiros formaram uma federação que acaba de ser reconhecida pelos serviços da Juventude e dos Desportos.

Será o voo livre um desporto perigoso? Vários acidentes emocionaram a opinião pública. Será preciso regulamentar mais severamente este desporto? Proibi-lo? Os defensores do voo livre invocam a fraca probabilidade de acidente em comparação com a que existe para quem se desloca de automóvel. O risco parece difícil de calcular. O maior perigo do voo livre reside na facilidade de acesso que a ele têm os inexperientes. Importa melhorar as estruturas de formação e a qualidade dos equipamentos. De todas as maneiras, o facto de se querer proibir um desporto pelo risco de

acidente não pode ser encarado. Proibir-se-ia o alpinismo porque as cordas se bloquearam na parede, arriscando a vida do alpinista e a dos seus salvadores? Este problema não é novo. O que é preciso impedir a todo o custo é que os alpinistas amadores com sapatos citadinos, sem carta nem dados meteorológicos se lancem em ascensões para que não têm competência. Esta regra aplica-se ao voo livre. Se é praticado nas condições requeridas, este desporto pode trazer uma sensação de liberdade muito agradável e difícil de descrever.

Para tentar fazer-vos viver esta alegria de voar, «Cols Bleus» decidiu publicar o testemunho dum jovem profissional de voo livre, Alain Guillou que sobrevoou a cratera do Etna aproveitando as correntes ascendentes. Vejamos o seu relato:

O acaso e a sorte levaram-nos esta noite a este pequeno refúgio no cabo do mundo. É, nas vergentes do Etna, onde tudo é caos, terra queimada, lava, crateras e paisagens lunares.

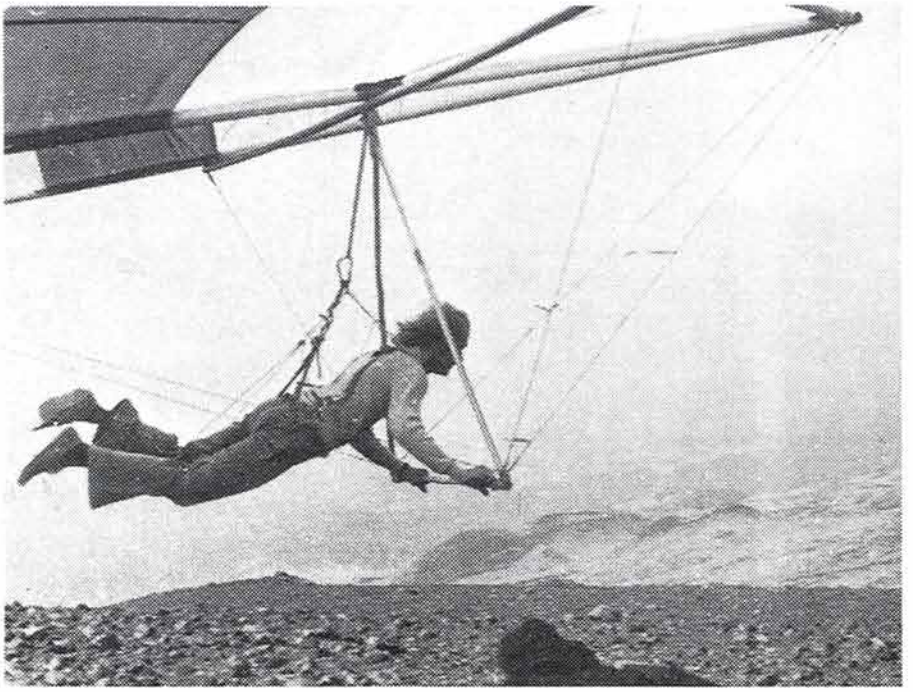
Ao abrigo do vento glacial que reina sobre esta desolação grandiosa, beberricámos um «expresso» na companhia dos guias António e Arazio.

É festivo o ambiente entre os turistas de todas as raças, reunidos neste fim de tarde para visitar o vulcão. Com efeito, os homens esmagados pela grandiosidade da Natureza sentem-se tão pequenos, tão fracos que se estabelecem imediatamente entre eles contactos fraternais que os apaziguam e acalmam.

A LONGA ESPERA

Neste ambiente fumegante, os nossos dois guias explicam-nos as tentativas de equipas australianas e americanas que no ano passado renunciaram a fazer o seu voo.

Contam-nos também a fabulosa expedição que fizeram em companhia de Tazief aquando da erupção de 1971.



O nosso Land-Rover imobiliza-se sob o cume. São quatro horas e para lá das luzes de Taormina e Catania, para lá do mar e do horizonte, o nascer do dia desenha uma mancha baça. Ventos furiosos arrastam nuvens de poeiras vulcânicas em todas as direcções. A meteorologia, aqui muito complexa, é uma mistura de micro-climas influenciados pela cratera, o vale Del Bove, o calor solar restituído pelas correntes de lava e finalmente a proximidade do mar. Uma caldeira de bruxa à beira do inferno! Temos de esperar que nasça o dia completamente porque o sol tem um papel de regulador. Uma curta marcha leva-nos ao cume. Estranhos ruídos e um forte cheiro a enxofre emanam da cratera.

Finalmente, com o dia e depois de uma longa espera, um vento forte e certo começa a soprar.

Os turistas, que desconhecem as nossas intenções olham intrigados e sem compreender os nossos gestos rituais e próprios a todos os praticantes do voo livre. Alguns até nos perguntam se vamos açampar ao verem o aparelho enrolado num pano.

Por enquanto, o vento demasiado forte torna a partida impossível. António, no entanto, anuncia ligeira acalmia. Desdobramos a nossa asa. A vela estala brutalmente, os tubos dobram, os cabos estendem-se assobiando e três valentões são à justa suficientes para manter e segurar a máquina. O carácter do cenário e a agressividade dos elementos deste mundo agreste tornaram-me ansioso. Os meus companheiros sentem que tenho medo e partilham dele em silêncio. Raoul, o fotógrafo do grupo, carrega a sua câmara Pentax e confia-a a António. Os turistas alinhados sobre a crista continuavam a não compreender.

No cimo, a 3323 metros, a partida é quase impossível. No entanto, mais em baixo, ao nível do refúgio, as condições continuam boas. A velocidade do vento só tem importância na proximidade do relevo porque este origina perturbações importantes. Com efeito, uma asa pode voar e derivar em qualquer massa de ar a qualquer velocidade com a condição que a saída do ar seja laminar.

A encosta que se nos oferece, lisa e limpa, deve favorecer a saída. Por outro lado, a sua forma curva permite, com uma descolagem imediata, que me encontre rapidamente no ar, livre de todos os obstáculos.

Apesar de impressionante, a par-

tida é possível em condições de segurança suficientes. A espera de uma acalmia demora duas horas. Duas longas horas, sob um aparelho mantido no solo por três pessoas.

A PARTIDA E O VOO

O vento abrandou, o tempo preciso para uma «mama» invocar a virgem e eis-me no ar sob um aparelho sacudido em todos os sentidos por turbilhões fantásticos. Por baixo de mim, as vertentes escalvadas e as crateras esfumam-se à medida que ganho altura.

O voo vai durar uma hora e meia em condições impressionantes. As correntes de lava e o solo do Etna, restituem o calor, emitindo correntes ascendentes contínuas. Estou agora suspenso no vácuo a mais de 1500 metros. Ao longe, o mar torna-se visível. Núvens esfarrapadas passam, agressivas e redemoinhadas. À sua passagem, o aparelho é sacudido de tal maneira que a vela estala e enche-se ao contrário.

Por um momento, a alavanca de controle dalta-me das mãos e fico encostado contra o pano! Então apodera-se de mim uma vontade de descer. Mas subo sempre apesar de uma violenta manobra para picar.

Logo que vem uma acalmia o voo torna-se mais agradável. A vela estica e os cabos assobiam. O homem e a sua máquina deslizam em algodão entre o céu e a terra. Por baixo de mim, o refúgio parece invadido por formigas e o maravilhoso sonho de Ícaro realiza-se uma vez mais e prolonga-se. Esquece-se o medo anterior à descolagem e nas mãos, através da máquina, o ar torna-se palpável e amigo.

Mas o temporal regressa. As sucessões de turbilhões e poços de ar fazem dançar a paisagem em todos os sentidos.

Transformo-me numa bola de ping-pong que gigantesca raquete atira 50 metros para cima ou para baixo.

O cansaço nervoso acaba por vencer. Encurta o voo. A multidão, ululante, empurra-me, toca-me e apalpa a asa sob todas as costuras.

O sonho acabou.

(Tradução livre do comodoro M. do Vale de um artigo publicado no «Cols Bleus» n.° 1367, de 1 de Março de 1975.)

Conversa entre Marinheiros...

Conversa conduzida pelo com. M. do Vale
Fotos do 1.º-gr. L Joaquim Simões

Isto sim, isto é a Marinha autêntica, a dos navios, a do mar, a que apanha ventos e tempestades, a que perde noites, a que enjoa, a que corre mundo e é espelho da Nação, a que encalha e naufraga, a que combate e morre, se necessário for... Esta é a Marinha gingona, da Alfama e do Bairro Alto, a Marinha fadista da Amália e do Marceneiro, a Marinha da tradição, a que o Povo aprendeu a amar...

Estamos a bordo da corveta «João Coutinho» – F 475 – em fabricos no Arsenal do Alfeite – 1200 toneladas de deslocamento, 100 homens de guarnição – um navio pequeno, construído especialmente para as passadas guerras do Ultramar.

Começaremos a nossa conversa pelo Comandante (M.A.), o homem de quem antigamente se dizia: «A bordo, abaixo de Deus o comandante». Intervêm na mesma, que foi orientada pelo director da «Revista da Armada» (R.A.), pela ordem indicada, o 1.º-ten. SE António dos Santos Coentro (S.C.), o grumete CM Armindo Carneiro (A.C.), o 1.º-sarg. CM Mário Gonçalves Vaz (G. V.) e o mar. E Francisco José Pinheiro Rebelo (PR.).

Na câmara do comandante, o cap.-ten. Moitinho de Almeida conversa com o director da «Revista da Armada». Na antepara pode-se observar o retrato do patrono da «João Coutinho».

M.A. – Sou o cap.-ten. António Luís de Carvalho Moitinho de Almeida, 36 anos de idade, casado, dois filhos, natural de Lisboa. Entrei para a Escola de Guerra em 1956, onde fiz os preparatórios, ingressando na Escola Naval em 1957.

«Saí guarda-marinha em 1960 e, neste posto, fiz uma viagem de cerca de cinco meses no navio-escola brasileiro «Custódio de Melo», para a qual fui convidado, juntamente com guardas-marinhas de outras nacionalidades. Visitámos o Norte da Europa e percorremos toda a costa do Brasil.

«Embarquei depois na «Sagres» (nova) e noutros navios e, em 1965, fiz o curso de Fuzileiro Especial.

«Em 1966 segui para a Guiné como comandante do Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 7. Ali passei dois anos, os mais duros da minha vida...

R.A. – Desculpe interrompê-lo, para recordar um episódio ocorrido em Bissau, em 1967, em plena guerra colonial, portanto.

«Você era comandante do DFE7 como disse, e eu,, segundo comandante da Defesa Marítima da Guiné.

«Como todos os fuzileiros, você andava completamente extenuado pelas sucessivas operações de guerra e não conseguia descansar no Quartel, por causa do barulho. Pediu-me que o deixasse dormir em minha casa algumas noites, para dormir à vontade.

«Uma tarde, avisou-me que à noite não viria, porque ia para uma operação, lá para o Sul. Por seu turno, o comandante da Polícia local preveniu-me que tinha recebido um telefonema do Exército de Libertação da Guiné, avisando que nessa noite as casas dos chefes militares iriam pelos ares. Dizia-me isto, confidencialmente, para o caso de eu querer tomar quaisquer precauções.

«Claro que não tomei nenhumas, pois entendi que se eles quisessem realmente fazê-lo, não avisariam. Aliás era tão fácil...

«Eram três da manhã e eu dormia profundamente pois, apesar de não andar aos tiros, também estava cansado das minhas próprias guerras, das quais a mais feroz era a dos papéis...

«Acordei alvoroçado com fortes pancadas nos vidros da janela e o meu primeiro pensamento foi: cá estão eles, afinal sempre era verdade...

«Saltei da cama e, sem acender a luz para não servir de alvo, fui, pé ante pé, espreitar à janela. Chovia a potes, e a água corria em catadupas dos beirais do telhado, fazendo grande batucada a cair nas folhas dos gladíolos plantados junto às paredes da casa. Através das frinchas

das persianas, vi as pernas peludas de um homem descalço, com as calças arregaçadas até ao joelho e as mãos pendentes, com uma bota em cada. Não via mais nada mas, fiquei relativamente tranquilo por as pernas serem brancas...

«Fiz voz grossa e inquiri, o mais serenamente que me foi possível: quem está aí?

«Era você. A operação tinha-se gorado, por causa das marés e, apesar de ter a chave da porta, não conseguiu entrar porque eu, prudentemente..., tinha fechado por dentro a de rede.

«Lembro-me que você, completamente encharcado, despiu a roupa na varanda e entrou em casa... tal como veio ao mundo!

«Isto, lembrado agora, dá vontade de rir mas, confesso que, na altura, não achei graça nenhuma...

M.A. – Acabada a comissão da Guiné, fui para os E.U.A., onde frequentei, até Dezembro de 1971, a United States Navalpostgraduate, tirando o curso de engenheiro electrónico.

«Regressado a Lisboa, prestei serviço durante três anos na Direcção do Serviço de Armas Navais, dirigindo a instalação das novas oficinas.

«Agora, sou o comandante da corveta, que acaba de regressar de Moçambique.

«Durante a minha comissão naquela antiga colónia visitei oficialmente, em fins de Junho passado, com outros navios nossos, Dar-es-Salam, capital da Tanzânia.

R.A. – Impressões?

M.A. – Notei muita ordem na cidade e simplicidade de vida e costumes – o próprio Ministro da Defesa tem um gabinete de trabalho que não é melhor que o meu a bordo! Também notei que as crianças em vez de brincar, dedicam o seu tempo à leitura e ao estudo, o que mostra bem a vontade de progredir daquele país.

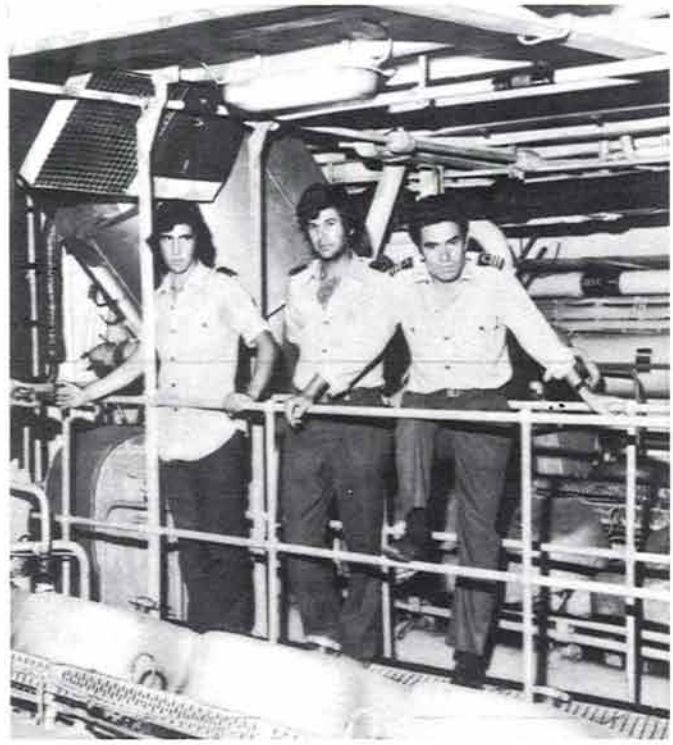
«Não há grandes diferenças sociais, nem grandes construções urbanas.

R.A. – Episódios a salientar?

M.A. – Uma experiência nova, vivida neste navio, foi o transporte, desde Mutarara, no Sul da Tanzânia, até à Beira, de um destacamento militar da Frelimo. De 120 elementos que o formavam, 105 eram mulheres (5 brancas e as restantes mulatas ou pretas).

«Entre elas, havia algumas com cursos superiores mas, curioso, que os lugares de chefia não são atribuídos pelas habilitações literárias, mas sim pela formação política e social. Por essa razão, algumas chefes tinham muito menores habilitações. Não se notava qualquer sinal que as distinguisse e só se sabia quem comandava, quando formavam.

«Durante a estadia na Tanzânia, foi-nos facultado um passeio em avião militar, a uma das várias reservas de caça do país, onde encontrei uma grande variedade de animais (mais variedade mas menos quantidade que na Gorongosa).



O 1.º-ten. SE Santos Coentro e dois dos seus auxiliares interrompem a labuta para «observar» a máquina do nosso fotógrafo.

Já conhecido da Revista, da qual é um ilustre colaborador, é irmão da conhecida poetisa Helena Bonjour, funcionária da D.S.E.C., e de Raul Coentro, da Aeronáutica Civil, ambos colaboradores também da Revista.

S.C. – Chamo-me António dos Santos Coentro, 42 anos de idade, casado, dois filhos, natural do Barreiro.

«Sou o 3.º chefe de máquinas deste navio e fui para Moçambique em Setembro de 1974.

«Tenho à minha responsabilidade as máquinas do navio com uma «cavalaria» que atinge os 11 000 CVE, em determinadas circunstâncias!

R.A. – É dura a vida do pessoal do fogo...

S.C. – Sim, bastante dura, sobretudo por o pessoal ser à justa para quatro quartos. Quando falha alguém passamos logo a três, o que é ainda mais duro.

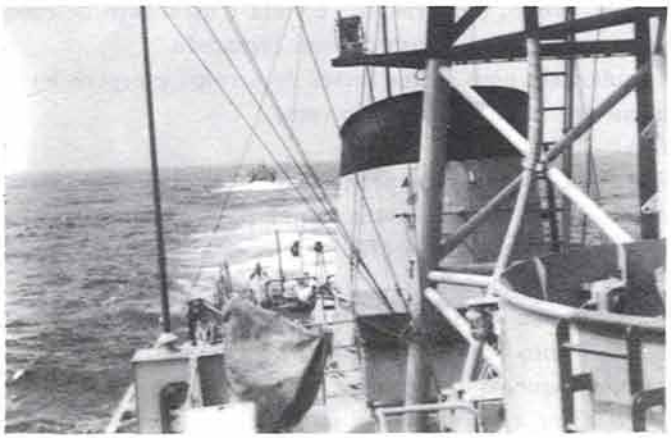
«Com as avarias que surgem, principalmente a navegar, custa um bocado!

R.A. – Curiosidades desta comissão?

S.C. – Sobretudo um reboque que fizemos S. Tomé-Canárias-Lisboa, da LDG (lancha de desembarque grande) «Alabarda».

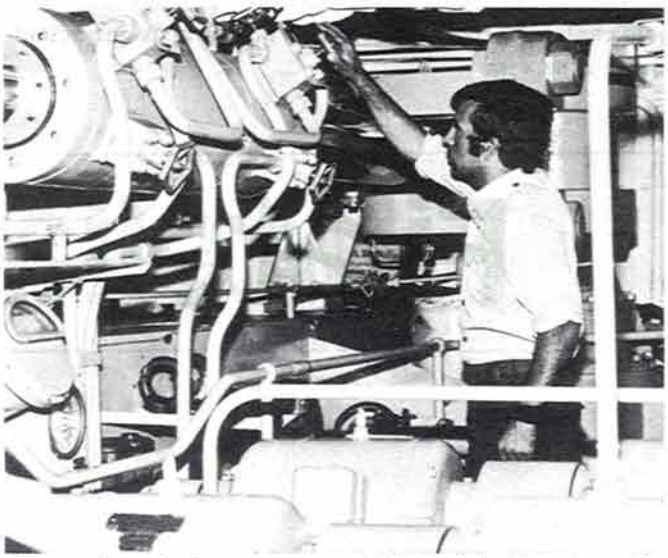
«Não podíamos navegar com dois motores pois a velocidade era demasiada. Por isso, íamos alternadamente com o de BB e o de EF, ao pé coxinho, como se costuma dizer, conseguindo aguentar os 5/6 nós, que era a velocidade conveniente. No último dia, porém, chegámos a dar 13, porque o mar estava chão e... estávamos mortinhos por chegar a casa!

«Foram 15 dias muito longos, principalmente para os 17 homens da LDG que se viram e desejaram! Apanhámos ventos da força 8 e vagas de 5 metros que faziam desaparecer a pobre «Alabarda». Chegámos a recear que ela mergulhasse... e não aparecesse mais!



No Golfo da Guiné, a corveta «João Coutinho» reboca a LDG «Alabarda» rumo a Lisboa.

«Dizia um marujo espirituoso, até nestas alturas os marujos não perdem o bom humor, que em Moçambique a guarnição costumava dizer que o navio fez figura de burro, porque era o que mais «alombava» e que por fim, para confirmar, até que tinham posto a... «Albarda»!



Na casa das máquinas, o grumete CM Armindo Carneiro (o homem dos sete ofícios do navio) numa das suas muitas funções a bordo.

O comandante Moitinho apresentou-me o elemento mais versátil da guarnição; o homem dos sete ofícios (quase sempre há um assim nos navios).

A.C. – Sou o grumete CM Armindo Carneiro, 23 anos, solteiro, natural de Chaves.

«Desempenho várias funções a bordo, conforme as necessidades. Sou marinheiro, sou fogueiro, sou serralheiro, sou dactilógrafo e... cozinheiro (antes de assentar praça era cozinheiro no «Galeto»).

«Gostei muito desta comissão, da camaradagem entre oficiais, sargentos e praças (uma verdadeira família), mas quando acabar o tempo vou-me embora, porque a minha profissão preferida é a de cozinheiro, e porque preciso de ganhar alguma coisa que se veja...

R.A. – E que tal as moças da Frelimo?

A.C. – Gostei mas, não houve tempo para confraternizações. O serviço era muito e não deixava.

R.A. – Dar-es-Salam?

A.C. – Havia muito comércio e muito que comprar. A massa é que era pouca... Por outro lado, os divertitos também eram poucos e não havia tentações.

R.A. – Disseram-me que você pertence à CBE (Comissão de Bem-Estar) do navio...

A.C. – É verdade, fui eleito na viagem. Estamos a tentar resolver vários problemas, alguns difíceis, e parece que a guarnição está satisfeita com o nosso trabalho.

Na cabine da casa das máquinas, o 1.º-sarg. CM Gonçalves Vaz, auxiliado por um marinheiro, dá sequência às ordens vindas da ponte.

G.V. – Sou o Mário Gonçalves Vaz, 1.º-sargento CM, casado, dois filhos, 47 anos, natural de Vieira do Minho.

R.A. – Como acha que decorreu a descolonização de Moçambique?

G.V. – Acho que a Frelimo tem uma boa organização e conduziram-se muito bem durante a descolonização. «Moçambique vai ser, certamente, uma grande Nação, pois tem dirigentes à altura e muitas riquezas naturais, sobretudo na agricultura.

R.A. – Deram-se bem com a população?

G.V. – Optimamente. Tão bem, que alguns até lá ficaram (um sargento e duas praças).

«Tenho 27 anos de serviço e dentro em pouco posso passar à Reserva; primeiro porque tenho 27 anos nas máquinas, principalmente nos navios antigos, onde não havia as comodidades que há neste, estoiram com qualquer um... e depois, porque não tenho perspectivas de promoção. Lá fora ainda me posso safar bem!

O mar. E Pinheiro Rebelo, na ponte de comando, faz um quarto de leme.

P.R. – Eu sou o marinheiro E Francisco José Pinheiro Rebelo, da «escola» de 72. Natural de Viseu, tenho 19 anos e sou solteiro.

«Fiz o 5.º ano da Escola Industrial.

R.A. – Muito trabalho?

P.R. – Nem por isso. O normal. Faço, claro, serviço de electricista e, acessoriamente, sou marinheiro como os outros – pinto, pico, raspo... e volta e meia faço de cabo de quarto, para desenrascar um camarada.

«Tenho três anos e três meses de serviço e espero levar baixa em Abril do ano que vem.

R.A. – E depois?

P.R. – Já tenho várias propostas de emprego. Considero muito útil a minha passagem pela Armada para minha valorização pessoal e profissional e, além disso, foi muito agradável também.

R.A. – Sendo você lá das serras, como se deu com o mar?

P.R. – Muito bem. Nunca enjoei, nem mesmo nos draga-minas que são do piorio...

«Vou ficar com saudades da Marinha, onde apreciei, sobretudo, o espírito de camaradagem e a disciplina consentida, que sempre foi apanágio na Armada.

R.A. – E de Moçambique?

P.R. – Fiquei com a melhor das impressões e considero até possível um dia ir para lá trabalhar.

E pronto, acabou a agradável conversa que tive com os marinheiros da «João Coutinho». Por ela verifiquei, com satisfação, que a «minha» Marinha não morreu, antes pelo contrário, continua bem viva nos homens que actualmente a servem.

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

A curiosa e interessante série que reproduzimos foi posta em circulação no passado dia 4 de Agosto para comemorar o XXXVI Rallye da Federação Internacional de Campismo e Caravanismo, que este ano e nesse mês se realizou no nosso País; mais concretamente, na Lagoa de Santo André.

A efectivação deste encontro de campistas e caravanistas em Portugal foi, cremos, uma deferência da respectiva Federação Internacional dado que, como desporto salutar que é, a sua prática iniciou-se na Europa nos princípios deste século e há notícias de em 1908 se ter realizado o primeiro acampamento nacional. A evolução desta actividade tem sido constante e, nomeadamente a partir de 1935, vem alcançando um entusiasmo e uma adesão verdadeiramente espectaculares, não só pelo prazer que possibilita a vida ao ar livre, mas também pelo espírito de camaradagem e sentimento de amizade que desperta entre os seus praticantes.

Falando ainda desta emissão, merece o nosso aplauso o carimbo comemorativo do F. D. C., que além dos habituais locais onde é aposto, também o foi no local onde se realizou o encontro, o que consideramos do maior interesse.

FILATELIA NO VERÃO

Não são os meses quentes do Verão os mais recomendados para se cuidar dos selos, pois o calor e consequente sudação podem provocar danos no material. Contudo a filatelia não pára, já que as emissões se sucedem e o período de férias permite novos encontros e contactos com outros coleccionadores, o que reforça o interesse e o entusiamso por este aliciante «hobby». Além disto, é também nesta altura do ano que são postos à venda os novos catálogos, o que nos permite actualizar cotações e tomar conhecimento de acontecimentos filatélicos que ao longo do ano nos passaram despercebidos. Assim, e no caso concreto dos catálogos portugueses de selos, já apareceram os dois que, ano após ano, são postos ao nosso dispor e, também como habitualmente, apresentam as virtudes e os defeitos do costume, os mais objectivos dos quais são – como aqui já foi referido – a disparidade que apresenta quanto à numeração e cotação dos selos. Naturalmente que esta situação não é recomendável, não apenas pelas confusões a que dá origem mas, sobretudo, por representar uma filatelia falhada, nada esclarecedora e muito desnorteada. Vai sendo tempo de acabar com tais disparidades para bem dos filatelistas e da própria filatelia.

OS SELOS E A ARMADA

JOÃO GONÇALVES ZARCO

Navegador e fidalgo cavaleiro da casa do Infante D. Henrique, pertencia a uma família distinta e, desde muito jovem se interessou pelo mar, cedo começando a exercer o comando de um dos barcos que guardavam a costa do Algarve de frequentes incursões dos mouros. Quando o Infante se lançou na empresa que viria a ser a epopeia das descobertas, Gonçalves Zarco foi o primeiro a apresentar-se para o coadjuvar no empreendimento.

Assim, em 1418 o Infante mandou preparar um barco e, entregando-o a Gonçalves Zarco e a Tristão Vaz Teixeira, mandou-os procurar umas ilhas, que já apareciam nos mapas, e a que teriam chegado uns 50 anos antes mareantes portugueses. Depois de uma viagem que se pressume tenha sido tormentosa, alcançaram uma ilha desabitada e desprovida de vegetação a que chamaram Porto Santo, regressando pouco depois, a dar conta do resultado da expedição.

O Infante D. Henrique, encantado com esta descoberta, mandou lá voltar, passado algum tempo, os seus descobridores dando-lhes por companheiro um criado da sua casa, Bartolomeu Perestrelo. Foi já nesta segunda viagem que descobriram, em 1919, outra ilha, esta de luxuriante vegetação a que chamaram a Ilha da Madeira, tendo desembarcado num local que denominaram S. Lourenço, nome do barco que os conduzia.

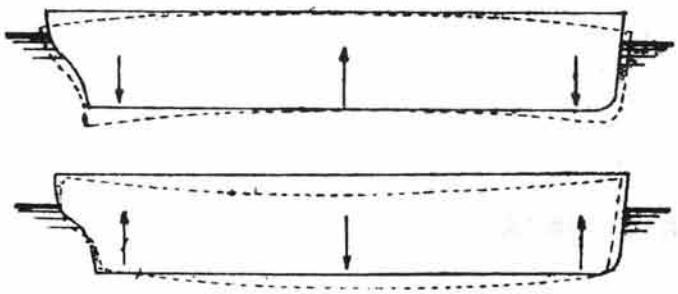
Desconhece-se a data exacta da morte de Gonçalves Zarco, mas, tudo indica que morreu na segunda metade do século XV tendo antes prestado inestimáveis serviços, dos quais se distingue o facto de ter aproveitado as florestas dessa ilha, onde entretanto fixara residência, para construir barcos que enviou ao Infante para serem utilizados em futuras descobertas, e, se possível, na grande ambição da época: passar além do Cabo Bojador. Alguns cronistas sugerem, não se sabendo com que fundamento, que foi Gonçalves Zarco quem primeiro armou navios com artilharia.

Ao certo apenas se sabe, que foi o primeiro dos chamados navegadores do Infante a dar novos mundos ao Mundo, com o objectivo de sobre o mar alcançar a Índia distante.

G. Brandão
2.º ten. SG

Terminologia Naval

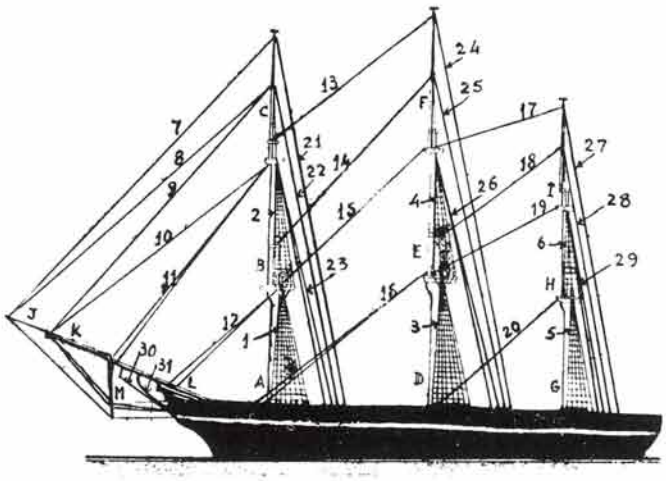
DESCOMPASSADO – Navio com os pesos mal distribuídos, não flutuando portanto na sua conveniente linha de água.



DESCOMPOR-SE – Afastar-se o navio do caminho, dando guinadas violentas e desencontradas por acção do mar.

DESEMBARAÇAR – Obter os necessários vistos e autorizações na documentação de bordo para o navio seguir viagem.

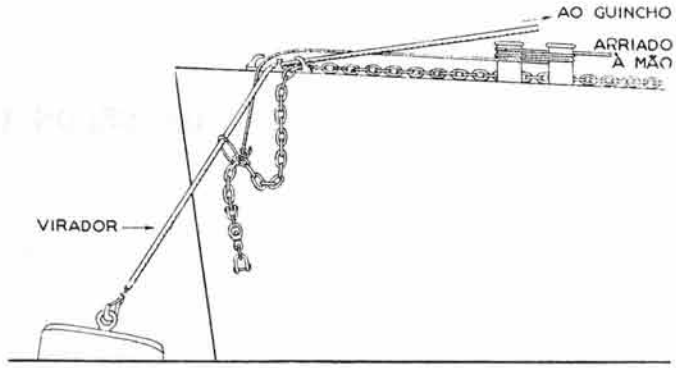
DESENCABRESTAR – Tirar os cabrestos que aguentam o gurupés.



L – Gurupés
30 – Contra-cabresto
31 – Cabresto

DESENCANGALHAR – Desenrascar o aparelho de um navio que se embaraçou no de outro ao qual tenha atracado.

DESTALINGAR – Desligar a amarra do anete da âncora ou bóia, retirando para tanto, a manilha que faz a ligação.

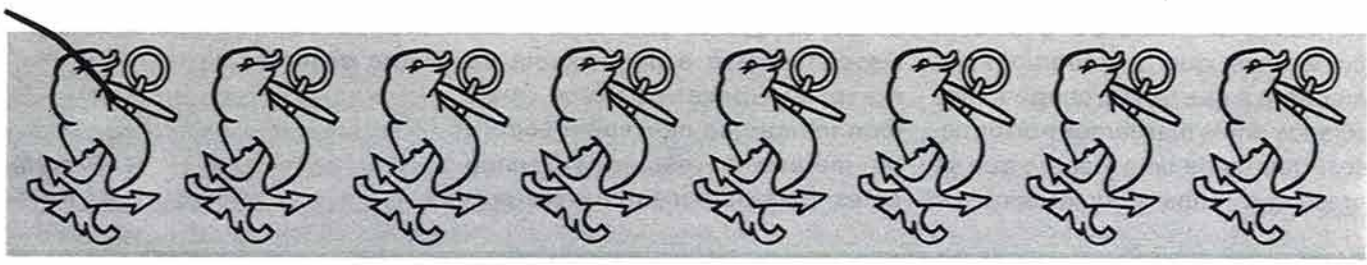


DESUNHAR – Soltar a unha da âncora do fundo do mar onde ela se encontrava enterrada.

DETALHE – Distribuição da guarnição de um navio pelos vários postos e encargos que desempenha a bordo.

DIA DE JOANETES – Dia em que no tempo da marinha de vela se içavam e cruzavam as vergas de joanetes; nestes dias era de uso melhorar o rancho dos oficiais e como, por tabela, tais dias eram as quintas-feiras e domingos, ainda hoje o rancho é melhorado nesses dias com doce e vinho do Porto.

DISPARAR A BANDEIRA – Fazer desfraldar a bandeira com um esticão dado à adriça amarrada em catau.



BEBER ÁGUA DO MAR

No Verão de 1816 houve um motim a bordo da fragata francesa «Medusa». Os amotinados abandonaram 150 homens à deriva numa grande jangada, ao largo da Costa Ocidental de África.

Acabada a água doce, os homens viram-se forçados a beber água do mar. Em breve o seu olhar se tornou vítreo e começaram a exalar um péssimo hálito. O delírio apoderou-se deles, acompanhado pelo aparecimento de espuma nos cantos da boca e secreções viscosas na língua, ao mesmo tempo que os lábios se tornavam vermelho vivo. Quando foram socorridos duas semanas mais tarde, só restavam quinze homens.

Beber água do mar foi sempre considerado perigoso, desde que o homem pela primeira vez se aventurou a navegar no oceano. Tem-se ensinado aos marinheiros que, quando à deriva no mar, devem beber água da chuva em vez de beber a do mar. Um médico japonês, que serviu vinte anos como médico a bordo, apareceu agora a declarar que a água do mar pode ser consumida se for previamente misturada com uma porção correcta de água pura.

Na mais recente de três experiências levadas a cabo, o doutor Masao Kuga colocou seis homens numa jangada fundeada ao largo da ilha Yoron, perto de Okinawa. Um dos homens bebeu somente uma pequena quantidade de água pura durante cinco dias. Três outros beberam uma mistura de duas partes de água pura para uma de água do mar. Os restantes dois, beberam água do mar nos três primeiros dias e água pura nos dois últimos. Uma vez por dia o dr. Kuga examinava os homens e tirava amostras de sangue.

No fim da experiência, o homem que bebera água pura era o que se encontrava em pior estado, por ser o que tinha bebido menos água. O grupo mais «normal» era o que bebera sempre a mistura de água. Nas duas experiências precedentes os resultados foram os mesmos. O segredo para beber água do mar, segundo Kuda, é a quantidade que se deve misturar com água pura, que o náufrago terá que obter recolhendo a água da chuva. Neste Verão o dr. Kuga levará a cabo uma quarta experiência, a maior de todas. Se esta também confirmar os resultados, submeterá o seu trabalho à apreciação da Organização Mundial de Saúde. Entretanto e apesar de tudo, os investigadores da Marinha e Guarda Costeira americanas continuam a opor-se firmemente à bebida de água do mar – pura ou misturada.

(Tradução livre da revista «Newsweek» (2 Jun 75), do 1.º-tenente Ferreira Barbosa)

Curiosidades

CATAMARÃ FLUVIAL

Mil e quinhentos passageiros pode embarcar o novo catamarã (1) fluvial construído por desenhadores soviéticos. Começou-se a construir em série este tipo de barcos em Gorki, grande centro industrial no Volga.

Este gigante de 2 cascos e 4 pavimentos foi projectado como casa de repouso flutuante, com todas as comodidades tais como: confortáveis camarotes, salas de baile e variedades, cinema, solário, biblioteca, salas de música, restaurantes, cafés e bares. Esta embarcação, que pode navegar em rios e lagos, com qualquer tempo, atraca facilmente, mesmo em margens onde não haja cais.

(1) Catamarã – nome que designa vários tipos de embarcações, derivado de «catamaran», espécie de jangada usada na costa de Coromandel (Índia).

Reportagem

REGRESSOU A LISBOA O PESSOAL DA ARMADA EM SERVIÇO EM MOÇAMBIQUE

Até às 24.00 horas do dia 24 de Junho findo, os militares da Marinha de Guerra em serviço em Moçambique, designadamente no Comando Naval e na Direcção dos Serviços de Marinha, na Companhia de Fuzileiros n.º 10 e no Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 10 embarcaram, juntamente com os elementos dos outros ramos das Forças Armadas, nos paquetes «Infante D. Henrique», em Lourenço Marques; «Uíge», na Beira, e «Niassa», em Nacala, de regresso a Portugal.

O pessoal embarcado no «Infante D. Henrique» chegou a Lisboa a 10 de Julho, tendo desembarcado no dia seguinte; no dia 16 daquele mês desembarcaram em Lisboa os militares que vieram no «Niassa» e no «Uíge».

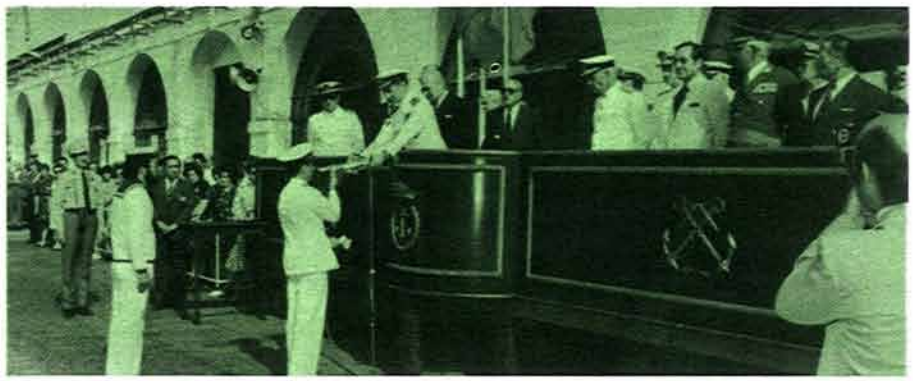
A CORVETA «AFONSO CERQUEIRA» – NOVA UNIDADE PARA A ARMADA

No passado dia 28 de Junho decorreu nos estaleiros navais da empresa Bazan em Cartagena, a entrega à Armada de uma nova corveta de 1400 toneladas que recebeu o nome de «Afonso Cerqueira» e que é a terceira de uma série de quatro unidades deste tipo encomendada àqueles estaleiros para a Marinha de Guerra Portuguesa.

A representação por parte de Portugal

foi feita pelo comodoro Rogério de Oliveira, director das Construções Navais, e pelo capitão-de-mar-e-guerra Cunha Freitas, adido naval à Embaixada de Portugal em Madrid.

O novo navio, que chegou a Lisboa no dia 24 de Julho último, é comandado pelo capitão-tenente Martins Cavalheiro e tem uma guarnição de 6 oficiais, 16 sargentos e 80 praças.



A CF10 (1971/73) – OS «VERY LIGHTS» – CONFRATERNIZARAM

Alguns componentes da antiga Companhia de Fuzileiros n.º 10, que prestou serviço em Moçambique em 1971/73, reuniram-se num almoço de confraternização na Moita do Ribatejo. O repasto foi uma autêntica jornada de amizade, tendo sido recordados os tempos agitados passados no Ultramar, onde a Companhia ficou conhecida pelos «Very Lights».

Foi nomeada uma comissão organizadora do próximo almoço, de que oportunamente se anunciará a data e o local, esperando-se que a ele assistam todos os «Very Lights» que puderem.

ENCERRAMENTO DAS FESTAS NO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

O sargento Manuel Baltazar falou de Música no Clube do Sargento

Integrada nas festas da inauguração oficial do C.S.A., realizou-se na sua sede, no dia 2 de Julho, a anunciada palestra do sargento-ajudante B Manuel Baltazar. Esteve presente o capitão-de-fragata SG Marcos Romão, chefe da Banda da Armada, tendo o 1.º-sargento MQ Artur Ribeiro, presidente da Direcção do C.S.A., feito a apresentação do conferente. Subordinando o seu trabalho ao título «Como Nasceram e o Porquê das Bandas nas Forças Armadas», o sargento-ajudante Manuel Baltazar historiou

a origem da música e o seu desenvolvimento através das diversas civilizações, analisando os respectivos povos e a sua cultura musical. Falou também do início da música no ambiente militar, principalmente na Marinha Portuguesa, onde se conhece a sua existência desde as armadas de Vasco da Gama. No entanto, só no ano de 1837 foi criada a primeira charanga na Marinha, tendo a Banda da Armada nascido no de 1911, a qual, no momento actual pode ser comparada às mais evoluídas do Mundo. Para ilustrar e exemplificar certas passagens da palestra, intervieram quintetos formados por alguns «novos» e os principais solistas da Banda da Armada, nomeadamente os 1.os-sargentos António Cunha e José Marquês (clarinetes), 2.o-sargento Francisco Ribeiro e cabo João Nogueira (oboés), 1.o-sargento Américo Santos e 2.o-sargento João Lemos (fagotes), 1.os-sargentos Manuelino Ferreira e António Nogueira (trompas) e 1.o-sargento José Duarte (flauta).

«Associativismo na Classe de Sargentos e na Armada» – tema de uma palestra do sargento Virgílio Fonseca no Clube do Sargento

Para encerrar as festividades da inauguração oficial do Clube do Sargento da Armada, o 1.o-sargento O Virgílio Fonseca proferiu, na sede do Clube, no passado dia 9 de Julho, uma palestra em que abordou o tema «Associativismo na Classe de Sargentos e na Armada».

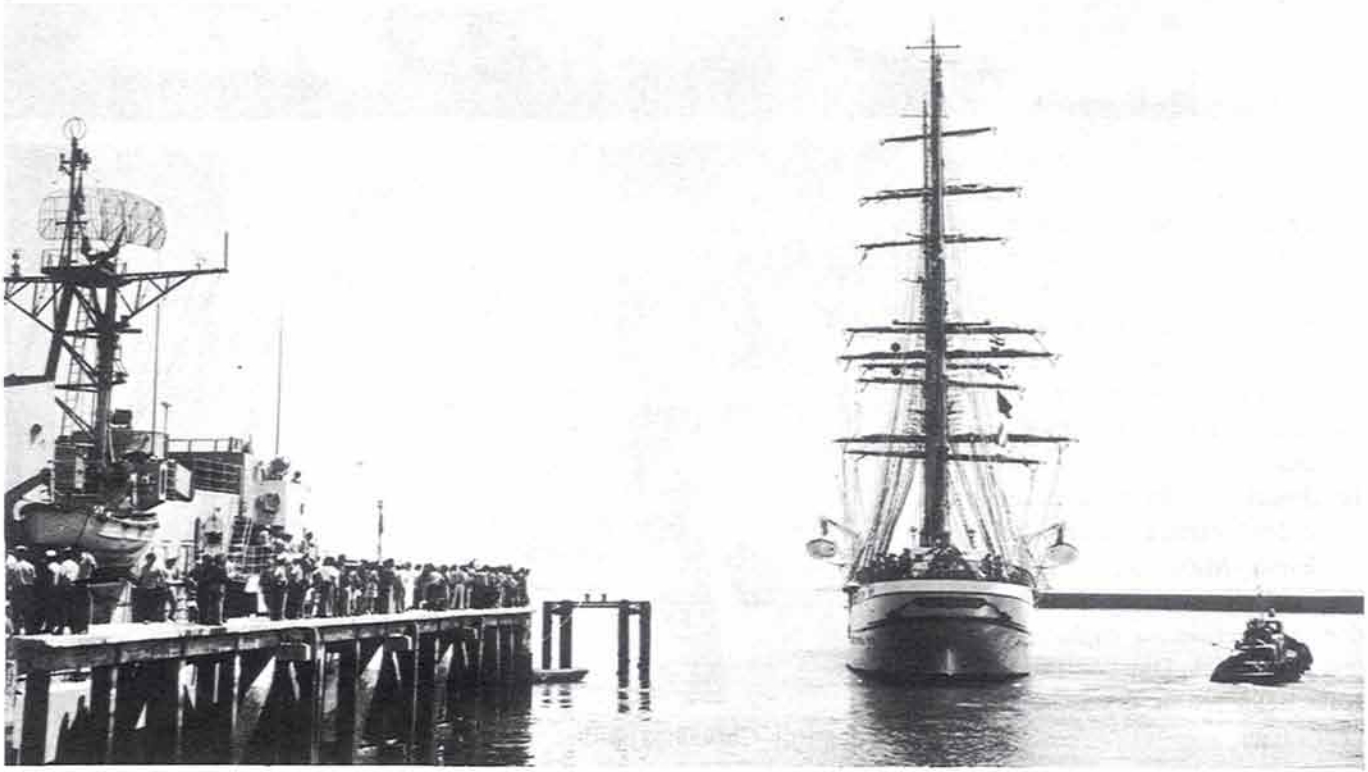
O sargento Virgílio Fonseca, ao iniciar o seu trabalho começou por analisar sucintamente as condições históricas que determinaram o associativismo dos povos, referindo-se sucessivamente às várias sociedades desde o primitivismo ao momento presente. Sobre o associativismo na Armada, desenvolveu, de forma fluente, a análise da sua existência, embora de maneira dispersa, dado os condicionalismos de então, porquanto só a classe de oficiais tinha meios de o desenvolver, visto possuir uma organização – o Clube Militar Naval.

Porém, com o 25 de Abril foi possível aos sargentos e às praças fazer a sua estruturação e, assim, apareceram na Marinha de Guerra a CDAP (Comissão de Dinamização do Associativismo das Praças), a CRSA (Comissão Representativa dos Sargentos da Armada) e o Clube do Sargento da Armada, bem como a ADOA (Assembleia de Delegados dos Oficiais da Armada), encontrando-se os militares da Armada no momento actual a caminhar para uma verdadeira consciência efectiva e racional de classe.

Seguidamente à palestra, decorreu um franco e vivo diálogo com a assistência – que se esperava e desejava em maior número – em que intervieram quase todos os presentes, terminando a sessão cerca das 24.00 horas.

CHEGOU A LISBOA O PESSOAL DA ARMADA QUE SERVIA EM CABO VERDE

Na fragata «Comandante Roberto Ivens», nas corvetas «Augusto Castilho» e «Baptista de Andrade» e na LDG «Bombarda» embarcou, no passado dia 4 de Julho – véspera da independência de Cabo Verde –, em S. Vicente, de regresso a Portugal, o pessoal da Armada que prestava serviço naquela antiga colónia portuguesa nomeadamente no Comando Naval, na Repartição dos Serviços de Marinha e nas Oficinas Navais de S. Vicente e os elementos do Pelotão de Fuzileiros n.º 2.



VIAGENS DE INSTRUÇÃO

No passado dia 14 de Julho largaram da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, o navio-escola «Sagres» e as corvetas «João Roby» e «Baptiste de Andrade para as habituais viagens de instrução de cadetes e aspirantes da Escola Naval.

O navio-escola «Sagres», onde embarcaram 25 cadetes do curso «Gonçalo Velho», tem como portos de visita Ponta Delgada, Brest, Amsterdão, Leninegrado, Londres e Havre e deverá

estar de regresso ao Tejo no próximo dia 6 de Outubro.

Os aspirantes do 2.º ano do curso «Gago Coutinho» embarcaram na corveta «João Roby» e visitarão os portos de Dakar, S. Vicente de Cabo Verde, Hamilton (Bermuda), Halifax, Santa Cruz (Flores), Horta, Angra do Heroísmo, Ponta Delgada e Funchal, estando previsto o regresso a Lisboa para o dia 7 de Setembro próximo.

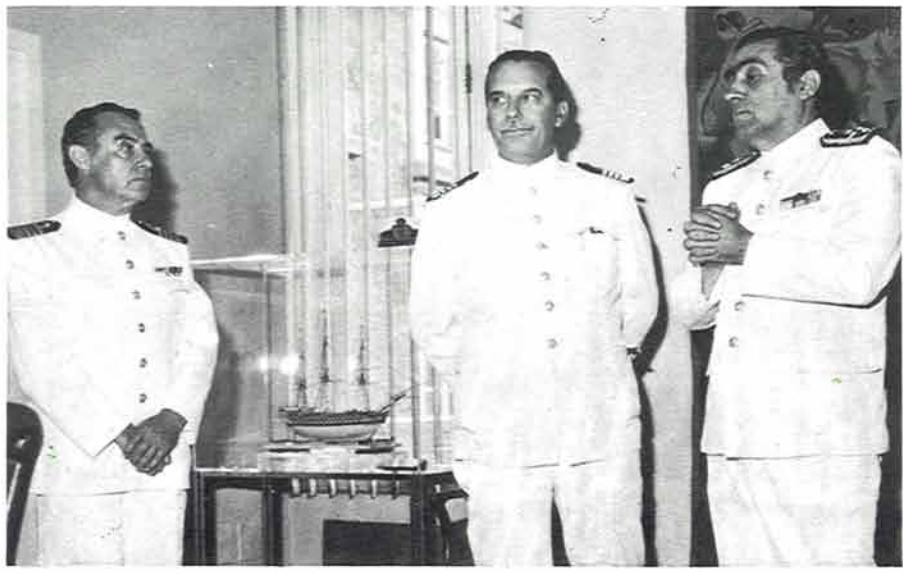
Finalmente, a corveta «Baptista de Andrade» levou aos portos de Ponta Delgada, Funchal e Bizerta os aspirantes do 3.º ano do curso «Sacadura Cabral».

ALTOS CARGOS DA ARMADA

No passado dia 14 de Julho teve lugar no gabinete do chefe do Estado-Maior da Armada a posse do capitão-de-mar-e-guerra Armando Eugénio de Castro Rodrigues Filgueiras Soares no cargo de vice-chefe do Estado-Maior da Armada, interino, que lhe foi conferida pelo vice-almirante Pinheiro Azevedo, chefe do Estado-Maior da Armada.

Igualmente, no dia seguinte, tomaram posse dos lugares de adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, interino, e de comandante Naval do Continente, interino, os capitães-de-mar-e-guerra Mário Dias Martins e Vasco Júlio Belmarço da Costa Santos, respectivamente.

Também, no mesmo mês, foram nomeados para os cargos de director do Serviço do Pessoal o comodoro Quintino Mário Simões Teles; de subchefe do Estado-Maior da Armada, interino, o capitão-de-mar-e-guerra Adriano de Carvalho; de director-geral do Instituto Hidrográfico, interino, o capitão-de-mar-e-guerra Rui Lill Teles Palhinha, e de intendente das Capitanias, interino, o capitão-de-mar-e-guerra Carlos da Fontoura Garcez de Lencastre.



ACTIVIDADES DO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Em 23 de Julho teve lugar no Museu de Marinha uma sessão do Centro de Estudos de Marinha a qual foi presidida pelo presidente daquele organismo cultural da Armada, fazendo parte da mesa o presidente da secção de Artes, Letras e Ciências e os secretários desta secção e da de História Marítima.

Assistiram vários académicos, entidades civis e militares e outros convidados.

Apresentou uma comunicação o dr. Alberto Iria, membro efectivo do Centro de Estudos de Marinha, subordinada ao tema «Caíques do Algarve nos mares do Atlântico Sul – Novos documentos para o estudo da arqueologia Naval Portuguesa». O orador lembrou várias contribuições documentais e iconográficas já apresentadas a propósito do tema visado, salientou algumas façanhas navais da gente marítima de Olhão e concluiu destacando o relevante papel desempenhado por aquelas embarcações algarvias no estabelecimento das arriscadas ligações comerciais, de transporte de carga, de passageiros e até de correio em viagens de cabotagem e de longo curso entre Angola, S. Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Guiné, com escala pelo Gabão e outros portos da África Equatorial.

PLENÁRIO GERAL DE SARGENTOS DO EXÉRCITO NA ESCOLA NAVAL

No auditório da Escola Naval, no Alfeite, os sargentos do Exército reuniram-se em Plenário Geral no dia 30 de Julho último.

A sessão, que foi dirigida por sargentos da Comissão Nacional de Sargentos, teve a presença do vice-almirante Pinheiro Azevedo, chefe do Estado Maior da Armada, e do general Carlos Fabião, chefe do Estado-Maior do Exército, membros do Conselho Superior da Revolução, os quais tiveram importantes intervenções nos assuntos tratados.

No decorrer dos trabalhos, em que foram analisados o momento político actual, a descolonização de Angola e outros temas de interesse para a classe de sargentos, tomaram parte alguns sargentos da Marinha de Guerra, membros da Assembleia do M.F.A. e da Comissão Representativa de Sargentos da Armada.

Quarto de Folga

ESPERA DE TOIROS... NA ESCOLA DE VILA FRANCA DE XIRA

Por alturas de 1939, na Escola de Alunos Marinheiros, em Vila Franca de Xira, existia, não sei se ainda existe, um portão largo, que tinha da parte de fora duas potentes lâmpadas de iluminação. Ora, uma madrugada, cerca das 04.00 horas, uns campinos que traziam gado bravo, não sei se para Vila Franca se para Alhandra, foram obrigados a parar porque dois ou três toiros começaram às marradas ao portão, até que conseguiram abri-lo.

Qual não foi o espanto do pessoal de serviço, já alertado devido às pancadas no portão, quando viu entrar pela Escola dentro aquele cortejo de campinos, toiros e chocas!

Avisado o oficial de serviço, tenente X, este com a precipitação de se levantar, apareceu nas escadas do gabinete de dólman branco e ceroulas encarnadas!

Nem queiram saber a ovação que ele levou dos alunos marinheiros, que o viram naquela figura!

O pior foi o resto; o tenente X não gostou da graça e, de castigo, fez-nos andar o resto da noite à volta da parada com a maca às costas...

E. Gravata
1.º-sarg. A

HUMOR EM... COMPRIMIDOS

NA PISCINA

– Quanto custa tomar banho nesta piscina?
– Mil liras.
– Tome lá uma nota de 5 mil.
– Mas... esta nota é falsa!
– Ora adeus! Podem ser falsas uma ou duas mil liras, mas não vamos pensar que são todas falsas!...

PROBLEMAS DIFÍCEIS

Um estudante de primeiras letras pede ajuda ao pai:
– Este problema de matemática é muito difícil... Se um carpinteiro ganha mil liras por dia, quanto ganha por semana?
– Não admira que aches difícil, filho. Isso não é um problema de matemática... isso é História Antiga.

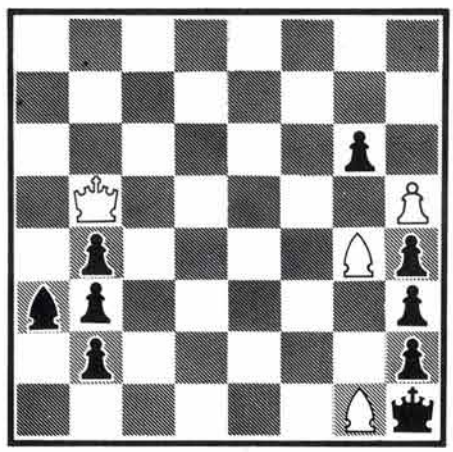
ENTRE AMIGOS

– Então o cavalo matou a tua sogra?
– Pois foi, e agora tenho a casa cheia de amigos!
– Para te dar os pêsames?
– Não! Para comprar o cavalo.

Apresentado por Jomafido
Mar. L

XADREZ

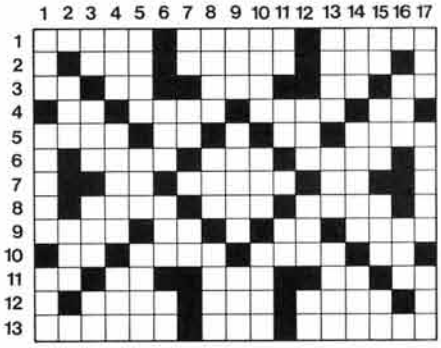
(Solução na pág. 34)



UM PROBLEMA INTERESSANTE

As brancas, embora em posiçao difícil, jogam e obrigam ao empate.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Mérito; pequena embarcação do Tejo; rio da Rússia. 2 – Anel; juntara; nome de mulher. 3 – Nota musical (ant.); antes do meio dia; três consoantes; agora; basta. 4 – Suspiro; monta; enfeito; pronome pessoal. 5 – Parente; duas vogais; ditongo nasal; grupo social. 6 – Mala; seguiam; cuidado. 7 – Nota musical; terrível; pão feito com ovos. 8 – Proposição a demonstrar um teorema; grito animal; parente. 9 – Rezei; aqui; no caso de; trabalho. 10 – Prefixo de negação; corres muito; miséria; nesse lugar. 11 – Pedra de moinho; popa; medida de superfície; duas consoantes; nome de letra grega. 12 – Lição; sofrimento; título dos descendentes de Mafoma. – Pensar muito em; reza; demorado.

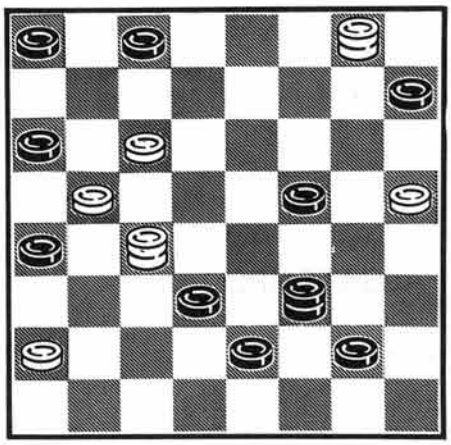
VERTICAIS: 1 – Cortina; língua de terra que liga uma península; período de tempo. 2 – Deserto da Índia; corrente. 3 – Ali; magneto; possui; o melhor. 4 – Agora; respirei com dificuldade; aguardente de melaço. 5 – Capital europeia; cabelos brancos; pano do navio. 6 – Via; repetição do som; atmosfera. 7 – Interjeição de cansaço (inv.); muar; duas vogais. 8 – Pequeno golpe; pau-ferro; rio português. 9 – Rio que banha Leiria; nome de mulher; grande quantidade. 10 – Grande mamífero corpulento e felpudo; trituro; animal feroz. 11 – Duas vogais; batráquio;

sem companhia. 12 – Da nogueira; conjunção copulativa; preposição. 13 – Rio português; aro; isolado. 14 – Da videira; elemento químico venenoso e descorante; troçar. 15 – Símbolo químico do bário; anel; parte saliente do chapéu; nome de letra grega. 16 – Pronome possessivo; gracejar. 17 – Satélite natural; alimento das plantas; prefixo que define ideia de ouvido.

Agostinho Fardilha
Ex-mar. L

(Solução na pág. 34)

DAMAS



Jogam as brancas e ganham.

SABE?

1 – A mais alta condecoração militar que pode ser atribuída a um militar de qualquer graduação é a:
Cruz de Guerra;
Torre-e-Espada;
Valor Militar.

2 – O primeiro electroíman foi construído pelo físico:
Oerstedt;
Ampère;
Sturgeon.

3 – Um paraplégico sofre de paralisia:
Total;
Dos membros inferiores;
Dos membros superiores.

4 – O plano inicial para a construção do Mosteiro da Batalha foi concebido pelo arquitecto:
Boitaca;
Afonso Domingues;
Mateus Fernandes.

5 – Luís de Camões morreu no dia 10 de Junho de 1580, com:
52 anos;
56 anos;
58 anos.

SEASA
Cabo aux. RA

(Solução na pág. 34)

CONCURSO N.º 48

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

S	A	T	R	I	G	A	O	S	A	P	R	O	T	R	I	T	A	H	A
A	T	R	I	G	A	O	S	A	P	O	I	R	U	C	R	E	M	C	B
B	O	M	A	R	T	E	T	O	A	M	T	E	S	V	O	R	C	F	C
I	R	A	C	O	A	S	I	M	R	N	O	M	T	V	E	A	A	D	N
T	A	N	H	A	L	T	A	J	U	N	S	T	R	E	S	U	E	C	E
A	T	O	C	A	D	E	L	U	P	I	A	U	N	N	A	R	U	A	P
S	A	N	T	I	M	A	M	P	O	T	A	T	O	U	M	A	G	F	T
N	I	R	U	M	O	S	O	I	S	R	O	A	S	S	I	S	A	E	U
O	T	U	S	I	B	I	S	T	R	T	A	L	O	O	S	O	L	D	N
S	U	T	O	Ã	D	A	A	E	S	S	A	R	R	E	T	T	O	C	O
I	R	A	P	R	A	T	A	R	O	U	M	M	M	R	I	U	T	B	D
N	A	S	O	S	A	R	M	A	I	O	T	U	R	A	N	O	B	A	E
T	I	T	O	P	Q	U	I	O	R	Q	U	D	S	M	O	R	J	S	F
R	A	J	A	S	O	R	A	B	A	L	N	O	T	L	I	N	T	E	G
I	A	L	E	I	M	O	A	T	U	L	P	R	V	U	A	O	N	R	H
L	O	S	T	A	N	T	S	R	Ã	N	O	A	X	A	B	S	I	A	I
M	A	S	I	R	I	U	S	M	I	T	L	D	Z	X	C	I	L	T	J
U	R	T	X	O	T	M	I	O	S	O	B	A	A	M	D	R	T	N	K
D	M	A	B	L	U	N	A	L	E	G	I	R	B	N	E	T	O	A	L
A	I	R	T	R	L	O	O	A	X	N	T	P	R	O	F	A	L	O	M

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de dez planetas e de três estrelas. Procure-os e indique-nos.

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

PASSATEMPO

```
      __ S _
         E ______________
    ____ R ___
      __ R _____
         A _____
_______ S

       _ D ___
    ____ E ___

      __ P _
     ___ O ___
      __ R ___
     ___ T ______
    ____ U ____
_______ G _
     ___ A _____
   _____ L
```

O leitor substituindo os traços por letras encontrará os nomes de algumas serras de Portugal.

SEASA
Cabo aux. RA

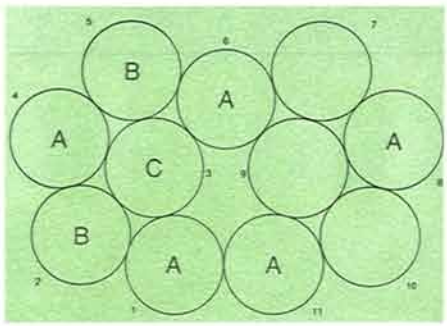
(Solução na pág. 34)

– Eu tenho a impressão que isto foi desde que começaste lá na Repartição a trabalhar com as máquinas duplicadoras...

SOLUÇÕES

PROBLEMAS PARA ENTRETER

(Soluções dos problemas publicados no número anterior)



5 – O arranjo com o menor número de rodelas que carece de 4 cores pelo menos para que nenhum par com a mesma cor se toque é o que a figura mostra e que tem 11 rodelas. Suponhamos que queremos resolver o caso com três cores. Então ponhamos as três cores A, B e C nas rodelas 1, 2 e 3. Isto determina as cores para as rodelas 4, 5 e 6. Temos duas hipóteses para a cor da rodela 7 mas quer seja a *B* ou a *C* dará sempre para a rodela 11 a cor *A* que fica adjacente à da rodela 1. Portanto só com 4 cores se pode conseguir evitar isso.

6 – Eis uma solução com 38 movimentos para o problema dos cubos ou dados:

CDBE, BDCE, EBDD, CCEB, DCE; EBD, CEBB, DDCE, EBDC, ECDB.

As letras querem dizer Cima, Baixo, Esquerda, Direita. A solução é simétrica se considerarmos que a segunda metade repete os mesmos movimentos da primeira em ordem inversa excepto os movimentos para cima e para baixo que são trocados.

Com os mesmos cubos há um problema mais difícil. Imagine-se que todas as faces visíveis são pintadas de vermelho e todas as escondidas estão de branco. Pretende-se com movimentos semelhantes pôr todas as faces brancas para fora. Quem será capaz de fazer isso. Há quem o tenha conseguido com 84 movimentos.

SABE?

1 – Torre-e-Espada. 2 – Sturgeon. 3 – Dos membros inferiores. 4 – Afonso Domingues. 5 – 56 anos.

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Valor; falua; Tubol. 2 – Aro; unira; Eva. 3 – Ut; am; sss; já; tá. 4 – Ai; arma; orno; er. 5 – Irmã; uu; ao; clãs. 6 – Arca; iam; zelo. 7 – Fá; atroz; ló. 8 – Tese; ulo; nora. 9 – Orei; cá; se; obra. 10 – Im; voas; fome; aí. 11 – Mó; ré; are; rr; ro. 12 – Aula; dor; Emir. 13 – **Sismar; ora; moroso.**

VERTICAIS: 1 – Véu; istmo; mês. 2 – Tar; rio. 3 – Lá; imã; tem; ás. 4 – Ora; arfei; rum. 5 – Roma; cas; vela. 6 – Rua; eco; ar. 7 – Fu; mu; aa. 8 – Ansa; itu; Sado. 9 – Lis; Carla; ror. 10 – Urso; moo; fera. 11 – Aa; rã; só. 12 – Noz; nem; em. 13 – Tejo; elo; ermo. 14 – Uva; cloro; rir. 15 – Ba; elo; aba; ro. 16 – Tua; rir. 17 – Lua; seiva; oto.

PASSATEMPO

Nisa, Espinhaço de Cão, Reboredo, Vermelha, Ancião, Alveolos, Adiça, Falperra, Lapa, Larouco, Portel, Montezinho, Monfurado, Monte Figo, Mogadouro e Cercal.

DAMAS

	Brancas	Pretas
1.	17-21	10-28
2.	8-12	16-7
3.	15-26	24-15
4.	26-12-3-13-27	31-22
5.	29-15-2-9	25-18
6.	9-31-24 e ganham.	

XADREZ

Brancas	Pretas
Bf5	Pg7
Bb6	Pg8 – D
Be4/ch	Dg2

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 46

Altofalante, amplificadores, antena, bobines, chave, condensadores, cristal, detector, filtros, resistências, transformadores e válvulas.

VENCEDOR: Carlos Fonseca, ex-mar. C. Vila Nova de Gaia.

O N. R. P. «S. Gabriel» reabastece a corveta «Honório Barreto» ao largo da costa de Cabinda. *(Foto do 2.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)*

A Muleta

(Modelo da colecção Seixas, existente no Museu de Marinha – foto de Reinaldo de Carvalho, fotógrafo do Museu de Marinha)

Quem, nos tempos que correm, olhando para um bom modelo ou fotografia da Muleta, desconhecendo tudo a seu respeito, lhe quiser atribuir uma paternidade, é certamente levado a cair no erro de a procurar para as bandas orientais tal é o exotismo das suas formas e sobretudo do seu velame.

Realmente não é fácil aceitar o excedente de «trapinhos» que tal embarcação usava na sua faina de pesca de arrasto, lembrando, para um visionário de razoável imaginação, as traseiras de um terceiro andar com roupas a secar ao Sol, sem lhe atribuir uma origem situada para as bandas do Oriente, de coisas estranhas.

Ora a verdade é que tal nos não parece que se tenha dado e, embora não lhe saibamos a origem, também não a sabemos situada tão longe. Veio até ao princípio deste século, rocegando o fundo com uma rede de arrasto – a tartaranha – rebocada e ligada aos *batelós* – à proa e à popa – descaindo com o vento, isto é, arrastando de lado. Note-se que o nome, vindo do latim, significa, naquela origem «mover-se com dificuldade», isto é, embarcação ronceira. De facto a muleta nunca marcou pelas velocidades alcançadas mas sim pelo seu aspecto geral notável ao ponto de até celebridades estrangeiras, como o Alm. Páris no seu IV volume dos «Souvenirs de la Marine», de 1888, e o nosso Baldaque da Silva, hidrógrafo de grande renome, lhe dedicarem a sua atenção, em publicações, que a citam e explicam.

Já não existe hoje, mas deixou vastas fotografias que autenticam o seu labor e quadros a óleo, entre eles um de João Vaz, que se pode ver no Museu de Marinha.

O seu velame era tão característico, que o desfraldar das velas, dava para a identificar quando arrastava a grande distância.

Ficava de silhueta inconfundível.

Tinha uma tripulação de 14 a 16 homens, 13 a 15 metros de comprimento, 4 de boca e 2 de pontal, costado liso.

O aparelho da muleta compunha-se de um mastro, muito inclinado para vante, onde içava a verga duma vela grande triangular, latina e de dois compridos paus, os tais *batelós,* deitados para a proa e para a popa, que serviam para amurar e caçar as outras velas, e, ao mesmo tempo, para nas extremidades amarrarem os cabos que seguravam a rede, quando esta entrava em acção.

A ré, caçava no extremo do *bateló* um triângulo que içava na pena da vela grande, denominado *varredoura de cima*, e, por baixo, outro, a *varredoura de baixo*; e em estais que vão da cabeça do mastro para a roda de proa e para o bateló de vante, içavam umas seis ou sete pequenas velas chamadas *toldos, muletins, varredoura* e *cozinheira*, que, segundo o seu número, compensavam o efeito das velas de ré, obrigando a embarcação a manter-se atravessada, durante a pesca.

A vela grande triangular latina era a base de navegação de ir ou voltar do local de pesca; as outras, auxiliares de arrasto.

Este tipo de embarcações realmente já não existe... desapareceram na mutação do tempo e deixaram-nos, como sempre, o saudosismo que durará até ao esquecimento.